

Borgarráð

Samkeppni um deiliskipulag og þróun samgöngumiðstöðvar og annarrar byggðar á U-reit

Lagt er til að skipaður verði starfshópur til þess að undirbúa samkeppni um deiliskipulag og þróun samgöngumiðstöðvar og annarrar byggðar á U- reit. Í starfshópnum skulu sitja fulltrúar skrifstofu eigna og atvinnuþróunar, skipulagsfulltrúa, samgöngustjóra og Strætó bs. Starfshópurinn skal gert að rýna núverandi gögn ásamt því að uppfæra og bæta við nýjum upplýsingum sem komið hafa fram á undanförunum misserum. Þá skal starfshópurinn greina áhrif borgarlínu á verkefnið og leiðakerfi Strætó, tenging borgarlínu við samgöngumiðstöð, tækifæri ferðapjónustunnar í væntanlegri samgöngumiðstöð og margt 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.

Greinargerð:

Frá árinu 2012 hefur verið unnið að undirbúningi að nýrri samgöngumiðstöð sem mun taka við af Hlemmi sem aðal tímajöfnunarstöð Strætó auk þess að vera endastöð áætlanaleiða út á land og flugrútu. Á þessum tíma hefur fjöldi ferðamanna til Reykjavíkur margfaldast og ljóst að núverandi ástand húsnæðisins við Vatnsmýrarveg 10 er á engan hátt í takt við hugmyndir borgarinnar um inngangshlið til hennar. Það er því knýjandi þörf á því að gengið verði í að halda samkeppni um framtíðarfyrirkomulag reitsins.

Svipuð tillaga var áður lögð fram í borgarráði þann 12. maí 2014 og send Umhverfis- og skipulagsráði til umsagnar, sem samþykkti þann 5. nóvember 2014 umsögn skipulagsfulltrúa. Þar sagði að tekið væri undir undir öll meginmarkmið keppnislýsingar og tilhögun keppninnar um þróun samgöngumiðstöðvar og annarrar byggðar á U-reit. Í kjölfarið var settur eftirfarandi fyrirvari: „Á fundi umhverfis- og skipulagsráðs þann 29. október s.l. var samþykkt að skipa fulltrúa í stýrihóp um leiðarkerfisbreytingar í Reykjavík vegna alhliða samgöngumiðstöðvar á umferðarmiðstöðvarreit. Talið er æskilegt að niðurstaða þess starfshóps liggi fyrir áður en ráðist verður í samkeppnina“.

Þessi stýrihópur hefur nú lokið störfum og skilað niðurstöðum. Niðurstaða stýrihópsins er að flutningur á meginskiptistöð almenningsamgangna frá Hlemmi á BSÍ krefjist ekki mikilla breytinga á leiðarkerfinu. Ný drög að leiðarkerfi ásamt þarfagreiningu samgöngumiðstöðvar á

U-reit verða uppfærð með hliðsjón af leiðakerfistillögu stýrihópsins.

Starfshópur um U-reit var skipaður með erindisbréfi dagsettu 11. september 2013. Var um að ræða áframhald vinnu hópsins um U-reit, en hann skilaði áfangaskýrslu til borgarráðs þann 18. febrúar 2013 (U-reitur. Þróun samgöngumiðstöðvar og nánasta umhverfis - leiðakerfisbreyting, þarfagreining og skipulag). Starfshópurinn hefur frá upphafi haldið 30 fundi auk þess að hafa fundað með fjölda hagsmunaaðila eins og Vegagerðinni, Samtökum ferðaþjónustunnar, Flugfélagi Íslands og Samkeppnisstofnun. Þá hefur hópurinn fundað með stýrihópi deiliskipulags um U-reit sem í sitja fulltrúar ríkis og borgar, samkvæmt samkomulagi um U-reit dagsett 16. mars 2012. Þá var efnt til sérstakrar könnunar meðal farþega Strætó um það hvaða starfsemi eigi heima í samgöngumiðstöð sem þessari. Aflað var upplýsinga um sambærileg verkefni erlendis og unnin viðskiptaáætlun fyrir verkefnið. Reiturinn hefur verið afmarkaður nánar bæði gagnvart nánasta umhverfi og hæðartakmörkunum, upplýsinga um fornleifar hefur verið aflað, boraðar prufuholur til að kanna jarðvegsdýpt og annað sem nýtist þátttakendum vegna samkeppninnar. Meðfylgjandi er skýrsla stýrihóps um leiðakerfisbreytingar í Reykjavík, drög að keppnislýsingu fyrir U-reit frá starfshóp um U-reit og nýtt minnisblað frá verkfræðistofunni Mannviti þar sem lagt er mat á þá vinnu sem þarf að leggjast í til þess að uppfæra eldri keppnislýsingu fyrir U-reit.

Dagur B. Eggertsson

Hjálagt:

Leiðakerfisbreytingar í Reykjavík vegna alhliða samgöngumiðstöðvar á U-reit, skýrsla stýrihóps, dags. janúar 2016.

Samgöngumiðstöð og önnur byggð á U-reit, drög að keppnislýsingu til dómnefndar 2014-05-16.

Samgöngumiðstöð á U-reit - Áframhald verkefnis haust 2017, minnisblað frá verkfræðistofunni Mannviti dags. 11.08.2017.

Janúar 2016



Leiðakerfisbreytingar í Reykjavík vegna alhliða samgöngumiðstöðvar á U-reit



Stýrihópur Reykjavíkurborgar

Efnisyfirlit

Inngangur	2
Ályktanir og tillögur um næstu skref	4
1 Leiðakerfisbreytingar	5
1.1. Núverandi leiðakerfi.....	5
1.2 Tillaga að breyttu leiðakerfi frá 2012.....	5
1.2.1 Leiðakerfisbreytingar - 2012 tillaga, leið fyrir leið.....	7
1.3 Tillaga stýrihóps að breyttu leiðakerfi	8
1.4 Leiðakerfistillaga stýrihóps – umfjöllun um stök hverfi.....	10
1. Vesturbær	13
2a. Miðborg - norðan gömlu Hringbrautar, Sóleyjargötu og Skothúsvegur.....	15
2b. Miðborg - sunnan gömlu Hringbrautar, Sóleyjargötu og Skothúsvegur.....	17
3. Hlíðar	18
4. Laugardalur.....	20
5. Háaleiti.....	22
6. Hverfi Reykjavíkur austan Elliðaána	24
Viðauki A – Erindisbréf stýrihóps	25
Viðauki B Tillaga stýrihóps 2016 – Stakar leiðir.....	28
Viðauki C Umsagnir og viðbrögð	29

Inngangur

Reykjavíkurborg hefur þá framtíðarsýn að á Umferðarmiðstöðvarreit (BSÍ) við Hringbraut rísi samgöngumiðstöð fyrir samgöngur á landi. Markmiðið er að samgöngumiðstöð í Reykjavík verði lifandi og áhugaverður viðkomustaður, sambærilegur við aðallestarstöðvar í miðborgum erlendis.

Þarna verði m.a.:

- Meginskiptistöð almenningssamgangna innan höfuðborgarsvæðisins og upphafs- og endastöð almenningssamgangna út fyrir svæðið.
- Upphafs- og endastöð almenningssamgangna milli Reykjavíkur og alþjóðaflugvallar.
- Upphafs- og endastöð fjölda hópferðabifreiða.
- Tengipunktur við aðra ferðamáta (hjólreiðar, skyndibílar, leigubílar, gangandi umferð, bílaleigubílar og einkabílar).

Ætla má að samanlagt fari um 5-10 þús. manns um samgöngumiðstöðina og lóð hennar á venjulegum degi við opnun hennar. Reikna má með að sá fjöldi vaxi umtalsvert á næstu árum ef spár um aukinn fjölda ferðamanna sem heimsækja landið, spár um íbúafjölgun og framtíðaráform um fjölgun þeirra sem nýta sér almenningssamgöngur ganga eftir.

Stýrihópur um leiðakerfisbreytingar í Reykjavík vegna alhliða samgöngumiðstöðvar á umferðarmiðstöðvarreit (U-reit) var skipaður með erindisbréfi dags. 21. nóvember 2014. Í erindisbréfinu segir m.a. að hópurinn sé skipaður til að fylgja eftir áframhaldandi þróun alhliða samgöngumiðstöðvar á U-reit og halda áfram þeirri vinnu sem þegar hefur verið unnin vegna endurskoðunar leiðakerfis almenningssamgangna. Hlutverk stýrihópsins sé að fara yfir og rýna fyrirbyggjandi tillögur að leiðakerfisbreytingum, samræma hugmyndir og leitast við að ná sameiginlegri niðurstöðu um breytingar á leiðakerfi tengt uppbyggingu samgöngumiðstöðvar á U-reit. Erindisbréf í heild er í viðauka A.

Stýrihópurinn skipuðu eftirtaldir:

- | | |
|------------------------------|------------------------------|
| ■ Kristín Soffía Jónsdóttir | borgarfulltrúi, formaður. |
| ■ Eva Indriðadóttir | umhverfis- og skipulagsráði. |
| ■ Herdís Anna Þorvaldsdóttir | umhverfis- og skipulagsráði. |
| ■ Svafar Helgason | umhverfis- og skipulagsráði. |

Til ráðgjafar og samstarfs voru Einar Kristjánsson og Ragnheiður Einarsdóttir hjá Strætó bs. og Ólafur Bjarnason samgöngustjóri Reykjavíkur. Með hópnum vann Þorsteinn R. Hermannsson, samgönguverkfræðingur ásamt fleirum hjá Mannviti .

Fulltrúar Strætó bs. aðstoðuðu stýrihópurinn við kostnaðarmat og fleiri tæknileg atriði en leiðakerfistillagan er stýrihópsins og endurspeglar ekki endilega hugmyndir Strætó bs.

Hópurinn hittist á reglulega auk þess sem fulltrúar hópsins funduðu með Skóla- og frístundasviði til að ræða samþættingu almenningssamgangna og skóla- og frístundaaksturs. Þeim hluta vinnu stýrihópsins eru gerð skil í minnisblaði til borgarstjóra.

Hópnum var í erindisbréfi falið að leita samráðs við samtök notenda, fulltrúa háskólanna og Landsspítalans. Drög að skýrslu stýrihóps voru send til umsagnar hjá öllum fag- og hverfisráðum borgarinnar, miðborginni okkar og stýrihópi um stefnu miðborgar og auk þess LSH, HÍ, HR, LHÍ, hollvinasamtökum Strætó og samtökum um bíllausan lífstíl. Óskað var eftir skriflegum athugasemdum um tillögu að leiðakerfisbreytingum sem þar var sýnd og aðilar hvattir til að nýta tækifærið til að koma á framfæri almennum ábendingum um leiðakerfi almenningssamgangna. Skýrsludrögin voru birt á heimasíðu Reykjavíkurborgar þar sem óskað var eftir umsögnum, haldinn var opinn fundur um leiðakerfisbreytingar auk þess sem málið var kynnt í þeim fag- og hverfisráðum sem þess óskuðu.

Minnisblað stýrihóps til borgarstjóra, *Leiðakerfisbreytingar vegna alhliða samgöngumiðstöðvar á U-reit – Umsagnir og viðbrögð stýrihóps*, dags. 16.10.2015 er í viðauka **C**. Skriflegar umsagnir í heild sinni fylgja minnisblaðinu og í viðauka **C** er einnig að finna umsagnir sem bárust eftir 16.10.

Stýrihópur fór yfir umsagnir og athugasemdir sem fram komu á samráðsfundum. Tillaga að leiðakerfisbreytingum var uppfærð í kjölfarið og gróft mat lagt á rekstrarkostnað. Uppfærð tillaga ásamt umfjöllun er kynnt í þessari lokaskýrslu stýrihópsins.

Ályktanir og tillögur um næstu skref

- Stýrihópur telur að flutningur á meginskiptistöð almenningssamgangna frá Hlemmi á U-reit (BSÍ) krefjist ekki mikilla breytinga á leiðakerfi almenningssamgangna, hægt verði að byggja upp gott leiðakerfi með meginskiptistöð á BSÍ. Það er mat stýrihópsins að bætt aðstaða almenningssamgangna með flutningi meginskiptistöðvar geti í heildina verið jákvæð. Umsagnir um drög að skýrslu stýrihóps hverfast alla jafna ekki um flutning meginskiptistöðvar heldur önnur atriði sem hafa verið tekin til skoðunar eða verða áfram til skoðunar.
- Gróft mat Strætó bs. á kostnaði við leiðakerfi eins og það er sett fram í tillögunni bendir til að rekstrarkostnaður breytist lítið frá því sem nú er. Matið byggir á lengd akstursleiða strætisvagna en þær lengjast í heildina um 4-5% m.v. núverandi leiðakerfi. Það segir ekki alla söguna því nefna má að leiðir 1 og 6 sem aka á 15 mínútna fresti allan daginn styttest frá því sem nú er ásamt leiðum 3, 14 og 15 á meðan leiðir sem nú aka með minni tíðni lengjast. Nákvæman rekstrarkostnað fyrir breytt leiðakerfi er því ekki hægt að meta fyrr en fyrir liggja frekari forsendur eða ákvarðanir um tíðni og þjónustutíma á hverri leið ásamt samstilltum tímatöflum.
- Hafa þarf í huga að ólíklegt er að meginskiptistöð almenningssamgangna flytji frá Hlemmi á BSÍ á allra næstu misserum. Leiðakerfisbreytingar vegna flutninganna verða því áfram til skoðunar og leiðakerfið kann að taka breytingum frá þeirri tillögu sem hér er sett fram. Gengið er út frá að tillaga stýrihópsins verði grundvöllur og útgangspunktur vinnu við næstu skref í þróun samgöngumiðstöðvar á U-reit og þróun leiðakerfisins fram að opnun hennar. Að mati stýrihóps er hægt að breyta leiðakerfinu í skrefum fram að flutningi meginskiptistöðvar og byrja að breyta stökum akstursleiðum haustið 2016 í samræmi við leiðakerfistillöguna ef það hentar.
- Starfshópur Reykjavíkurborgar og Strætó bs. lagði í maí 2014 fram drög að keppnislýsingu fyrir samkeppni um skipulag samgöngumiðstöðvar og annarrar byggðar á U-reit. Stýrihópurinn leggur til að drög að keppnislýsingu ásamt þarfagreiningu samgöngumiðstöðvar á U-reit verði uppfærð með hliðsjón af leiðakerfistillögu stýrihópsins. Uppfærð tillaga stýrihóps verði útgangspunktur í næstu skrefum á U-reit en leiðakerfistillaga frá 2012 hefur hingað til verið útgangspunktur í því verkefni. Í framhaldinu verði skipuð dómnefnd sem vinnur verkefnið áfram og stendur að samkeppni.
- Stýrihópurinn telur mikilvægt að samhliða leiðakerfisbreytingum vegna alhliða samgöngumiðstöðvar á U-reit verði unnið að samþættingu almenningssamgangna og skóla- og frístundaaksturs sem Reykjavíkurborg styrkir í vesturhluta borgarinnar. Tillögur þess efnis eru settar fram í minnisblaði stýrihóps til borgarstjóra. Lagt er til að stýrihópurinn fái í framhaldi þessa verkefnis nýtt erindisbréf þar sem honum verði falið að vinna tillögur að samþættingu almenningssamgangna, skóla- og frístundaaksturs í öðrum hverfum borgarinnar með sama hætti. Við hópinn bætist fulltrúar Skóla- og frístundasviðs.

Á blaðsíðu 9 er kort sem sýnir leiðakerfistillögu stýrihópsins. Það kort fylgir skýrslunni í stærra broti (A3). Í viðauka B er að finna kort sem sýnir hverja leið fyrir sig.

1 Leiðakerfisbreytingar

1.1. Núverandi leiðakerfi

Meginskiptistöð í strætisvagnakerfinu í dag er á Hlemmi og tilkoma samgöngumiðstöðvar á U-reit, sem taka á við hlutverki meginskiptistöðvar, kallar á breytingar á leiðakerfinu a.m.k. vestan Kringlumýrarbrautar. Að neðan er mynd af vesturhluta leiðakerfisins í dag.



Mynd 1 Leiðakerfi Strætó bs. vestan Kringlumýrarbrautar í dag

1.2 Tillaga að breyttu leiðakerfi frá 2012

Að neðan er mynd af tillögu um nýtt leiðakerfi með samgöngumiðstöð á U-reit sem kynnt var árið 2012. Út frá þessari tillögu var unnið í starfshópi Reykjavíkurborgar og Strætó bs. um þróun samgöngumiðstöðvar sem skilaði skýrslu til borgarráðs árið 2013 og lagði í maí 2014 fram drög að keppnislýsingu fyrir samkeppni um skipulag samgöngumiðstöðvar og annarrar byggðar á U-reit.



Mynd 2 Tillaga frá 2012 að breyttu leiðakerfi með tilkomu samgöngumiðstöðvar á U-reit

Ekki er ástæða til að sýna allt leiðakerfi Strætó bs. vegna þess að litlar breytingar verða austan Kringlumýrarbrautar. Meginhugsunin að baki tillögunni var að koma í veg fyrir dýran óþarfa akstur stórra bíla um Hverfisgötu en talningar sýna að tiltölulega fáir farþegar eru að nýta sér þann akstur auk þess sem þróunin er í þá átt að vagnar verða enn stærri og þyngri.

Unnin var greining á rekstrarkostnaði tillögunnar samanborið við þáverandi leiðakerfi með Hlemm sem meginsektistöð. Áætlaður sparnaður við breytingu frá þáverandi leiðakerfi og 50 milljónir kr./ári til viðbótar, er í tillögunni nýttur á fimm vegu:

1. Uppbygging á miðbæjarvagnakerfi þar sem leiðir M1 og M2 munu aka á 5-7 mínútna tíðni í hvora átt.
2. Uppbygging á háskólahringleið H1.
3. Tenging leiðar 5 eftir Sæbraut, Kalkofnsvegi (Harpa), Geirsgötu, Granda og eftir Hringbraut að samgöngumiðstöð.
4. Tenging leiðar 13 við Granda frá Vesturbænum.
5. Norður – suðurtenging leiða 12 og 14 við Hlíðar og Valssvæðið.

1.2.1 Leiðakerfisbreytingar - 2012 tillaga, leið fyrir leið

Á milli kl. 6:30 og 9:00 aka leiðir 1, 3 og 6 að samgöngumiðstöð og þaðan eftir Sóleyjagötu, Frikirkjuvegi, Vonarstræti, Suðurgötu, Hringbraut við Háskóla Íslands og aftur að samgöngumiðstöð. Þetta er gert til að tryggja góða þjónustu og minnka álagið á miðbæjarvögnunum á háannatíma þegar margir farþegar eru að koma með vögnunum í einu. Þannig komast farþegar án skiptingar í miðbæinn og HÍ að morgni. Eftir kl. 9 munu vagnar á þessum leiðum aka að samgöngumiðstöð og stöðva þar. Þegar vagnarnir aka frá samgöngumiðstöð er gert ráð fyrir að ekið verði fyrst eftir Hringbraut að Háskóla Íslands og þaðan í hverfin.

Leiðir 2, 4, og 17 lengjast. Þær munu aka óbreytta áætlun að Hlemmsvæðinu og þaðan eftir Snorrabraut og Gömlu Hringbraut/neðri götu Landspítalaskipulags að samgöngumiðstöð.

Leið 5 mun aka óbreytta leið að Hlemmsvæðinu, en þaðan er gert ráð fyrir að leiðin muni aka eftir Sæbraut, Kalkofnsvegi við Hörpu, Geirsgötu, Mýrargötu, á Granda, eftir Ánanaustum og Hringbraut að samgöngumiðstöð. Með þessu næst tiltölulega hröð tenging við Granda auk þess sem Sæbraut og Gamli vesturbærinn eru tengd við leiðakerfið á tiltölulega góðan hátt. Leiðin verður á 15 mínútna tíðni og er Vesturbærinn með þessari tengingu kominn með stofnleið á góðri tíðni.

Leið 11 mun breytast þannig að ekki verður lengur ekið að Hlemmsvæðinu og leiðin mun aka eftir Flókagötu á milli Snorrabrautar og Lönguhlíðar.

Leið 12 mun samkvæmt tillögunni ekki aka að Hlemmsvæðinu. Samkvæmt tillögu hér er ekið áfram upp Nóatún og Lönguhlíð að Bústaðavegi og svo niður Flugvallaveg framhjá Valssvæðinu og eftir Nauthólsvegi að samgöngumiðstöð. Með þessu skapast tenging fyrir frístundir á Valssvæðinu fyrir hverfið við Sæbraut auk Hlíðahverfisins. Ekki er gert ráð fyrir að leiðin aki að Skerjafirði heldur stoppi á samgöngumiðstöð.

Leið 13 mun breytast töluvert. Áætlað er að leiðin aki eftir Lönguhlíð og Miklubraut að samgöngumiðstöð en hætti akstri á Flókagötu enda þjónustar leið 11 hana. Í Vesturbænum mun leiðin að mestu leyti taka við hlutverki leiðar 15 en áætlað er að leiðin aki eftir Njarðargötu og Þorragötu og tengist þar með Reykjavíkflugvelli. Leiðin mun aka eftir Meistaravöllum og fer síðan á Eiðistorg og endar á Granda. Ekið verður sömu leið til baka.

Leið 14 mun samkvæmt tillögunni aka sömu leið og leið 12 frá og með Lönguhlíð að samgöngumiðstöð þar sem hún endar. Þar með er Hlíðarhverfið og Laugardalurinn beintengt við Valssvæðið. Leiðin mun ekki lengur aka Mýrargötu út á Granda enda það svæði komið með góða þjónustu með leiðir 5 og 13 á góðri tíðni.

Leið 15 mun aka frá Hlemmi að samgöngumiðstöð eftir Snorrabraut og verður samgöngumiðstöð endastöð hennar.

Leið 18 mun aka beint að samgöngumiðstöð í stað þess að fara á Hlemm.

Leið 19 mun verða lögð niður. Leið 5 mun aka á 15 mínútna fresti í Árbæ og Norðlingaholti, leið 15 ekur frá Ártúni eftir Suðurlandsbraut og Laugavegi og H1 sér um að þjónusta HR og Nauthólsvík þannig að leið 19 er orðin óþörf. Þó er gert ráð fyrir nýrri leið 32, sem mun aka á milli Ártúnsholts og Árbæjar til að tengja þessi tvö hverfi saman á skóla- og vinnutíma.

1.3 Tillaga stýrihóps að breyttu leiðakerfi

Stýrihópurinn rýndi tillögu frá 2012 sem fjallað er um að ofan á fyrstu fundum sínum og var sammála um að leiðakerfisbreytingu sem þessa þurfi að vinna á forsendum Reykjavíkurborgar. Horfa þurfi til að miðborgin er líka íbúahverfi og þarf sambærilega þjónustu og önnur hverfi, þróa þarf leiðakerfið í samráði við marga aðila og forðast of róttækar breytingar eins og að hætta alfarið akstri hefðbundinn strætisvagna um stóran hluta miðborgarinnar. Hópurinn leggur til að eftirfarandi breytingar verði gerðar á tillögu frá 2012:

- Leiðir **1, 3 og 6** aki allan daginn um Sóleyjargötu/Vonarstræti/Suðurgötu í stað þess að aka þá viðbót bara á annatíma árdegis. Farþegar á þessum leiðum komist þannig án skiptinga í/úr norðurhluta miðborgar allan daginn.
- Leiðir **11, 12, 13, 14 og 15** aki áfram um Sóleyjargötu/Lækjargötu/Hverfisgötu og á Hlemm í stað þess að enda ferð sína á U-reit. Íbúar nærhverfa miðborgarinnar komist þannig án skiptinga í/úr norðurhluta miðborgar.
- Miðbæjarhringleið (**M1 & M2**) verði felld út. Að mati stýrihópsins getur miðbæjarhringleið með litlum vögnum orðið viðbót við almenningssamgöngukerfið á einhverjum tímapunkti, jafnvel með aðkomu Bílastæðasjóðs (P hringleið). Það er mat stýrihópsins að slíkur akstur verði að vera í tilraunaskyni áður en hægt er að svara því hve stóru hlutverki miðborgarhringleið á að gegna í kerfinu.
- Háskólahringleið (**H1**) verði felld út. Leið 5, sem nú þegar tengir Háskólann í Reykjavík við heildarkerfið geri það áfram og góð þjónusta við Háskóla Íslands verði áfram tryggð með leiðum sem aka munu um Hringbraut og Vesturbæinn. Samkvæmt samtölum formanns stýrihóps við fulltrúa háskólanna er lítil þörf talin á háskólahringleið í Vatnsmýri til að tengja starfsemi HR og HÍ á þessu stigi.

Mynd á næstu síðu sýnir tillögu stýrihópsins. Stærri útgáfa kortsins (A3) fylgir skýrslunni. Kort sem sýna strætisvagnaleiðirnar hverja fyrir sig eru í viðauka **B**.



Mynd 3 Tillaga stýrihóps að breyttu leiðakerfi með tilkomu samgöngumiðstöðvar á U-reit

Tvær útfærslur á akstri um eldri hluta Vesturbæjar (norðan Hringbrautar) eru sýndar á kortum í umfjöllun um Vesturbæ og verða þær áfram til skoðunar. Annars vegar að leið 13 aki Hofsvallagötu/Túngötu án viðkomu á U-reit. Hins vegar að leið 16 taki á sig krók og aki um Ægisgötu/Túngötu og Lækjargötu í stað Geirsgötu (sú útfærsla er sýnd á mynd 3). Sú síðarnefnda er notuð í umfjöllun um hvert hverfi fyrir sig. Þá er til skoðunar svokölluð Vesturbæjarleið, sem leysa á skóla- og frístundaakstur af hólmi, og hún gæti haft áhrif á leiðakerfið í hverfinu.

Gróft mat Strætó bs. á kostnaði við leiðakerfi eins og það er sett fram í tillögunni bendir til að rekstrarkostnaður breytist lítið frá því sem nú er. Matið byggir á lengd akstursleiða strætisvagna en þær lengjast í heildina um 4-5% m.v. núverandi leiðakerfi. Það segir ekki alla söguna því nefna má að leiðir 1 og 6 sem aka á 15 mínútna fresti allan daginn styttest frá því sem nú er ásamt leiðum 3, 14 og 15 á meðan leiðir sem nú aka með minni tíðni lengjast. Nákvæman rekstrarkostnað fyrir breytt leiðakerfi er því ekki hægt að meta fyrr en fyrir liggja frekari forsendur eða ákvarðanir um tíðni og þjónustutíma á hverri leið ásamt samstilltum tímatöflum.

1.4 Leiðakerfistillaga stýrihóps – umfjöllun um stök hverfi

Að neðan er stutt umfjöllun um hvert hverfi borgarinnar. Notuð er hverfaskipting Reykjavíkur en í umfjöllun er Miðborg skipt í norður-suður hluta eftir Gömlu-Hringbraut, Sóleyjargötu og Skothúsvegi (sjá mynd að neðan).



Mynd 4 Hverfaskipting (rautt) og skipting miðborgar (blátt) í þessari umfjöllun

Sem kvarða til að meta leiðarkerfi er skoðaður fjöldi skiptinga milli vagna sem farþegi þarf til að komast milli hverfa Reykjavíkur. Gerðar hafa verið rannsóknir víða erlendis, m.a. í Svíþjóð

hvernig farþegar upplifa mismunandi hluta ferðar með almenningssamgöngum. Ein niðurstaða er sú að farþegi kys að bæta 5 mínútum við ferðatíma sinn ef hann sleppur við skiptingu milli leiða. Það má samkvæmt því bæta 5 mínútna töf á hverja skiptingu (e. transfer penalty) þó skipting gangi hratt fyrir sig og lengi ekki raunverulegan ferðatíma milli hverfa. Ekki hafa verið gerðar sambærilegar rannsóknir hérlandis.

Ferðatíma má skipta upp í eftirfarandi hluta:

- Ferðatími að upphafsbiðstöð
- Biðtími á biðstöð
- Ökutími í vagni
- Skiptitími milli vagna
- Ferðatími frá endabiðstöð

Ástæða þess að ferðatíma er skipt upp er að heildarferðatími lýsir ekki nægjanlega vel hvernig notandi upplifir gæði tengingar milli A og B. Þessu er best lýst með því að bera saman tvo mismunandi ferðakosti með almenningssamgöngum á eftirfarandi mynd.



Það er líklegast að flestir myndu velja seinni ferðakostinn þó svo að hann sé 3 mínútum lengri. Ástæðan er að í fyrri ferðakostinum þarf að skipta um vagn. Þegar skipta þarf um vagn lengist tími á gangi eða í bið sem telst vera óþægilegri ferðatími en á ferð um borð í vagni. Að sömu ástæðu þykir ferðatími þar sem standa þarf í vagni vera óþægilegri en sitjandi. Til að lýsa almennilega ferðatíma þarf að þessum ástæðum að vega inn „þægindi“ í ferðatímann. Þetta er gert með því að vigta mismunandi ferðahluta. Þegar ferðatími hefur verið reiknaður með vigtum er talað um upplifaðan ferðatíma eða vigtaðan ferðatíma. Í töflu að neðan er hægt að sjá vigtir mismunandi ferðahluta samkvæmt sænskum stöðlum¹.

¹ Vägverket 2008, Effektsamband för vägtansportsystemet – Kollektivtrafik effektkatalog, Kafli 3.3

Tafla 1 Dæmi um útreikning upplifaðs ferðatíma í almenningssamgöngum m.v. sænskar rannsóknir

Ferðahluti	Rauntími (dæmi)	Vigt	Upplifaður ferðatími
	<i>Mínútur</i>		<i>Mínútur</i>
Ganga	5	2,00	10,00
Biðtími < 10 mín	2	1,62	3,24
Biðtími > 10 mín	-	0,54	-
Aksturstími standandi < 10 mín	6	1,40	8,4
Aksturstími standandi > 10 mín	-	1,60	-
Aksturstími sitjandi	8	1,00	8,00
Viðbót fyrir skiptingu	1	5,00	5,00
Skiptitími	0,5	2,00	1,00
Tafatími	-	1,87	-
Samtals	22,5		35,6

Í einföldu dæmi að ofan fyrir ferð með einni skiptingu sést að samkvæmt sænskum viðmiðum er upplifaður ferðatími allt að 60% lengri en rauntími ferðarinnar.

Að mati stýrihópsins eru **Miðborgin og Laugardalur** lykilstaðir hvað almenningssamgöngur í Reykjavík varðar og mikilvægt að sem flestir borgarbúa geti komist að/frá þessum svæðum á skilvirkan hátt, helst án skiptinga. Þessum hverfum er því gefinn sérstakur gaumur í umfjöllun að neðan.

Leiðakerfisbreytingar vegna flutnings meginskiptistöðvar af Hlemmi á U-reit munu sem fyrr segir ekki hafa mikil áhrif austan Kringlumýrarbrautar. Að neðan er umfjöllun um hverfi 1.-5. í Reykjavík, þ.e. hverfin vestan Elliðaáa og stutt umfjöllun um hverfin austan Elliðaáa.

Í umfjöllun um skiptingar þarf að hafa í huga að **ferð án skiptinga í önnur hverfi getur kallað á góðan göngutúr** innan upphafs- eða áfangahverfis þar sem strætóleiðir þjónusta eðlilega ekki allar sömu hluta hverfanna.

1. Vesturbær

Í leiðakerfi skv. tillögu stýrihóps er hægt að komast án skiptinga milli Vesturbæjar og allra hverfa Reykjavíkur vestan Elliðaána. Góðir möguleikar eru á skiptilausum ferðum milli Vesturbæjar og Miðborgar, bæði norður- og suðurhluta. Leiðir 12 og 16 tengja Vesturbæ og norðanverðan Laugardal en skipta þarf um vagn t.d. á U-reit ef farþegi byrjar/endar ferð á Suðurlandsbraut í Laugardal.

Að neðan er nánari lýsing á leiðakerfi í Vesturbæ skv. tillögu stýrihóps (kort á næstu síðu).

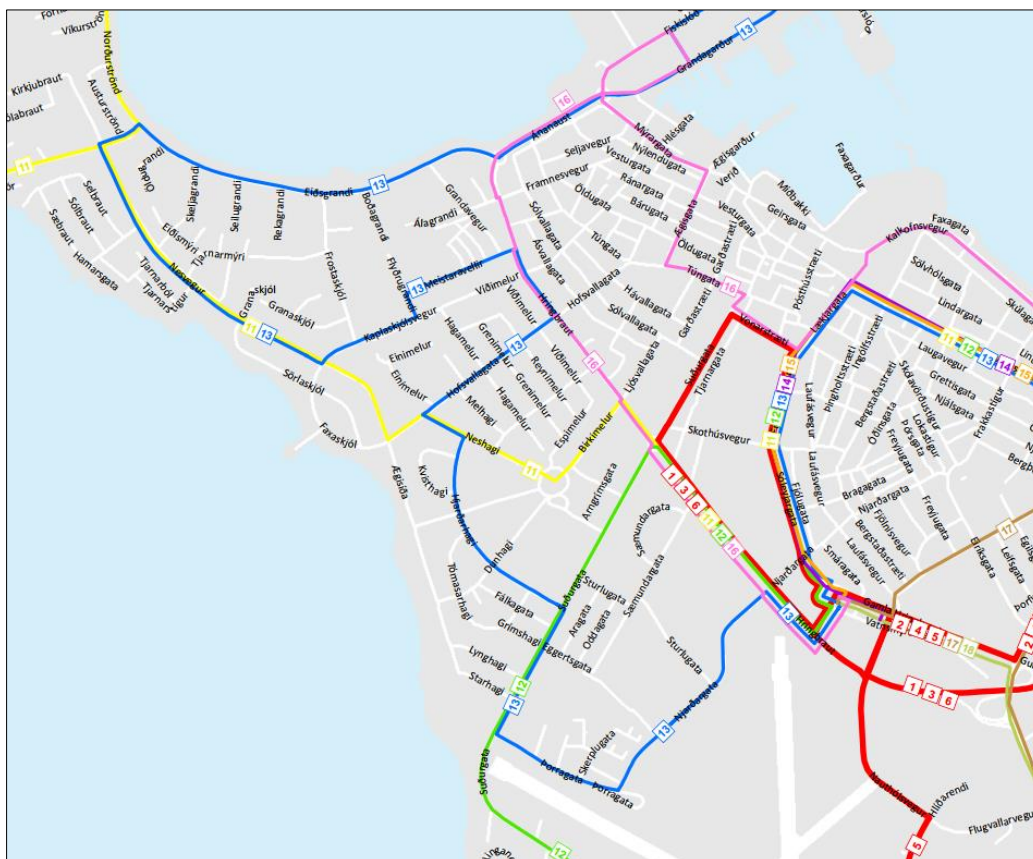
- Leiðir **11, 12, 13 og 16** aka um Vesturbæ auk þess sem leiðir 1, 3 og 6 aka hluta Suðurgötu í jaðri hverfisins allan daginn. Sem fyrr segir verður áfram til skoðunar hvort leið 13 eða 16 eigi að aka gegnum Vesturbæ norðan Hringbrautar (um Túngötu). Báðar útfærslur eru sýndar á kortum á næstu síðu).



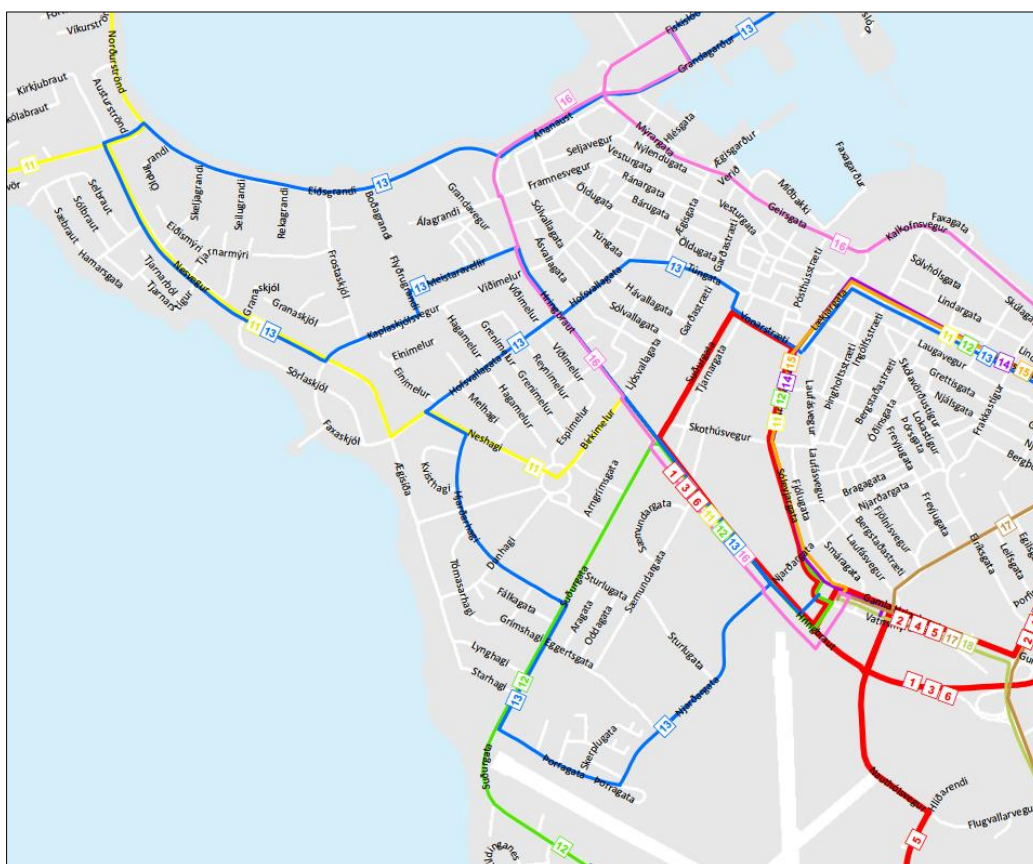
- Hægt er að komast án skiptinga (með leiðum 11, 12, 13 og 16) milli Vesturbæjar og allra hverfa Reykjavíkur vestan Elliðaána. Tengingar hverfisins við Miðborg og Laugardal eru eftirfarandi:
 - Leið 11 fer um Vesturbæ sunnan Hringbrautar og norður- og suðurhluta Miðborgar. Þaðan fer hún um Háteigsveg, Háaleitisbraut og Bústaðaveg í Mjódd.
 - Leið 12 fer um suðurhluta Vesturbæjar (Skerjafjörð), norður- og suðurhluta Miðborgar og norðanverðan Laugardal (Borgartún/Sundlaugarvegur/Laugarnesvegur)
 - Leið 13 ekur um Granda, Vesturbæ sunnan Hringbrautar, norður- og suðurhluta Miðborgar, Hlíðar, Kringlusvæði og LSH-Fossvogi.
 - Leið 16 ekur utan um norðurhluta Vesturbæjar, um Mýrargötu, Ánanaust og Hringbraut og bæði um norður- og suðurhluta Miðborgar. Leið 16 fer einnig um Sæbraut norðan Laugardals.

Helstu breytingar fyrir hverfið frá núverandi leiðakerfi eru eftirfarandi:

- Leiðir **11 og 12** breytast ekki innan hverfis en fara Hverfisgötu í stað Sæbrautar og um U-reit í stað Skothúsvegur/Vonarstrætis á leið í/úr Vesturbænum. Leiðirnar breytast lítið sem ekkert austan Hlemms.
- Leið **13** breytist innan hverfisins og flyst af Sæbraut á Hverfisgötu. Áfram verður til skoðunar hvernig akstri verður haga í Vesturbæ, norðan Hringbrautar, leiðin mun mögulega fara um Túngötu/Vonarstræti eins og í dag. Leiðin breytist ekki austan Hlemms.
- Leiðir **14 og 15** hætta að aka um Vesturbæinn. Aðrar leiðir eiga að uppfylla hlutverk þeirra í hverfinu. Leið **16** lengist og kemur ný inn í Vesturbæinn. Í stað þess að enda á Hlemmi mun hún byrja og enda ferðir sínar á U-reit og aka um Hringbraut, Granda og norðanverða Miðborg. Leiðin breytist ekki austan Hlemms. Akstursleið um Túngötu/Vonarstræti í stað Geirsgötu verður áfram til skoðunar.



Mynd 5 Vesturbær – leiðakerfistillaga (útfærsla með leið 16 um Túngötu)



Mynd 6 Vesturbær – leiðakerfistillaga (útfærsla með leið 13 um Túngötu)

2a. Miðborg - norðan gömlu Hringbrautar, Sóleyjargötu og Skothúsvegar.

Í leiðakerfi skv. tillögu stýrihóps er hægt að komast án skiptinga milli norðurhluta Miðborgar og allra hverfa Reykjavíkur vestan Elliðaána. Góðir möguleikar eru á skiptilausum ferðum milli norður- og suðurhluta Miðborgar, fjöldi leiða ekur um báða borgarhlutana. Leiðir 12, 14 og 16 aka um norðurhluta Miðborgar og norðanverðan Laugardal og leiðir 15 og 17 um suðurhluta Laugardals.

Að neðan er nánari lýsing á leiðakerfi í norðurhluta Miðborgar skv. tillögu stýrihóps (kort á næstu síðu).

- Leiðir **1, 3, 6 og 11-17** aka um norðurhluta Miðborgar og í heildina fara 14 strætisvagnleiðir um fyrirhugaða samgöngumiðstöð á U-reit í jaðri svæðisins eins og það er afmarkað hér.
- Hægt er að komast án skiptinga (með leiðum 1, 3, 6 og 11-17) milli norðurhluta Miðborgar og allra hverfa Reykjavíkur vestan Elliðaána. Tengingar hverfisins við suðurhluta Miðborgar og Laugardal eru eftirfarandi:
 - Leiðir 1, 3, 6 og 11-17 aka bæði um suður- og norðurhluta Miðborgar.
 - Leið 14 ekur um suður- og norðurhluta Miðborgar og norðurhluta Laugardals (Sundlaugarveg).
 - Leiðir 12 og 16 aka um suður- og norðurhluta Miðborgar og norðanverðan Laugardal (Sundlaugarvegur, Laugarnesvegur, Sæbraut).
 - Leið 15 ekur um suður- og norðurhluta Miðborgar (um Lækjargötu) og suðurhluta Laugardals.
 - Leið 17 ekur um suður- og norðurhluta Miðborgar (um Barónsstíg) og suðurhluta Laugardals.
 - Leiðir 2 og 5 sem aka í jaðri hverfisins um samgöngumiðstöð og Snorrabraut, fara um suðurhluta Laugardals (Suðurlandsbraut).



Helstu breytingar fyrir hverfið frá núverandi leiðakerfi eru eftirfarandi:

- Leiðir **1, 3 og 6** hætta að aka um Lækjartorg og upp á Hlemm sem er upphafs- og endastöð leiðanna í dag. Leiðirnar aka um Sóleyjargötu, Fríkirkjuveg og Vonarstræti og byrja/enda á U-reit. Leiðirnar breytast ekki austan Snorrabrautar.
- Leiðir **11 og 12** breytast innan hverfis, fara Hverfisgötu í stað Sæbrautar og um U-reit í stað Skothúsvegar/Vonarstrætis á leið í/úr Vesturbænum. Leiðirnar breytast lítið sem ekkert utan hverfis.
- Leið **13** flyst af Sæbraut á Hverfisgötu og akstursleið hennar um Vesturbæ breytist. Sá hluti leiðarinnar verður áfram til skoðunar, mun mögulega fara um Túngötu/Vonarstræti eins og í dag. Leiðin breytist ekki austan Hlemms.
- Leiðir **14 og 15** breytast, aka norðan við Skólavörðuholtið í stað þess að fara sunnan við það. Leiðirnar hætta að aka um Vesturbæ en breytast ekki austan Hlemms.

2b. Miðborg - sunnan gömlu Hringbrautar, Sóleyjargötu og Skothúsvegur.

Í leiðakerfi skv. tillögu stýrihóps er hægt að komast án skiptinga milli suðurhluta Miðborgar og allra hverfa Reykjavíkur vestan Elliðaáa. Góðir möguleikar eru á skiptilausum ferðum milli norður- og suðurhluta Miðborgar, fjöldi leiða ekur um báða borgarhlutana. Leiðir 12, 14 og 16 aka um suðurhluta Miðborgar og norðanverðan Laugardal og leiðir 2, 5, 15 og 17 um suðurjaðar Laugardals.

Að neðan er nánari lýsing á leiðakerfi í suðurhluta Miðborgar skv. tillögu stýrihóps (kort á síðu á undan).

- Leiðir **1-6 og 11-18** aka um suðurhluta Miðborgar. Þessar 14 leiðir fara allar um fyrirhugaða samgöngumiðstöð á U-reit.
- Hægt er að komast án skiptinga með þessum leiðum milli suðurhluta Miðborgar og allra hverfa Reykjavíkur vestan Elliðaáa. Tengingar hverfisins við norðurhluta Miðborgar og Laugardal eru eftirfarandi:
 - Leiðir 1, 3, 6 og 11-17 aka bæði um suður- og norðurhluta Miðborgar.
 - Leiðir 2, 5, 15 og 17 aka um suðurhluta Miðborgar og suðurjaðar Laugardals (Suðurlandsbraut).
 - Leiðir 12 og 16 aka um suður- og norðurhluta Miðborgar og norðanverðan Laugardal (Sundlaugarvegur, Laugarnesvegur, Sæbraut).
 - Leið 14 ekur um suður- og norðurhluta Miðborgar og norðurhluta Laugardals (Sundlaugarveg).



Helstu breytingar fyrir hverfið frá núverandi leiðakerfi eru eftirfarandi:

- Leiðir **1, 3 og 6** hætta að aka um Lækjartorg og upp á Hlemm sem er upphafs- og endastöð leiðanna í dag. Leiðirnar aka um Sóleyjargötu, Fríkirkjuveg og Vonarstræti og byrja/enda á U-reit. Leiðirnar breytast ekki austan Snorrabrautar.
- Leiðir **2, 4, 16 og 17** lengjast og koma nýjar inn í þennan hluta miðborgarinnar. Í stað þess að enda á Hlemmi byrja þær og enda ferðir sínar á U-reit. Leiðir 2 og 4 breytast ekki utan hverfis en leiðir 16 og 17 breytast vestan Kringlumýrarbrautar.
- Leiðir **11 og 12** breytast innan hverfis, fara um U-reit í stað Skothúsvegar/Vonarstrætis á leið í/úr Vesturbænum. Leiðirnar breytast lítið utan hverfis.
- Leiðir **13-15** breytast vestan Snorrabrautar. Leið 13 breytist innan Vesturbæjar og Miðborgar. Leiðir 14 og 15 hætta að aka um Vesturbæinn og byrja/enda ferðir sínar á U-reit.
- Leið **18** breytist við gatnamót Snorrabrautar og Hringbrautar en hún mun byrja og enda ferðir sínar við samgöngumiðstöð á U-reit í stað þess að nota Hlemm.

3. Hlíðar

Í leiðakerfi skv. tillögu stýrihóps er hægt að komast án skiptinga milli Hlíða og allra hverfa Reykjavíkur vestan Elliðaána. Góðir möguleikar eru á skiptilausum ferðum milli Hlíða og norður- og suðurhluta Miðborgar. Leið 17 ekur um Hlíðar og sunnanverðan Laugardal.

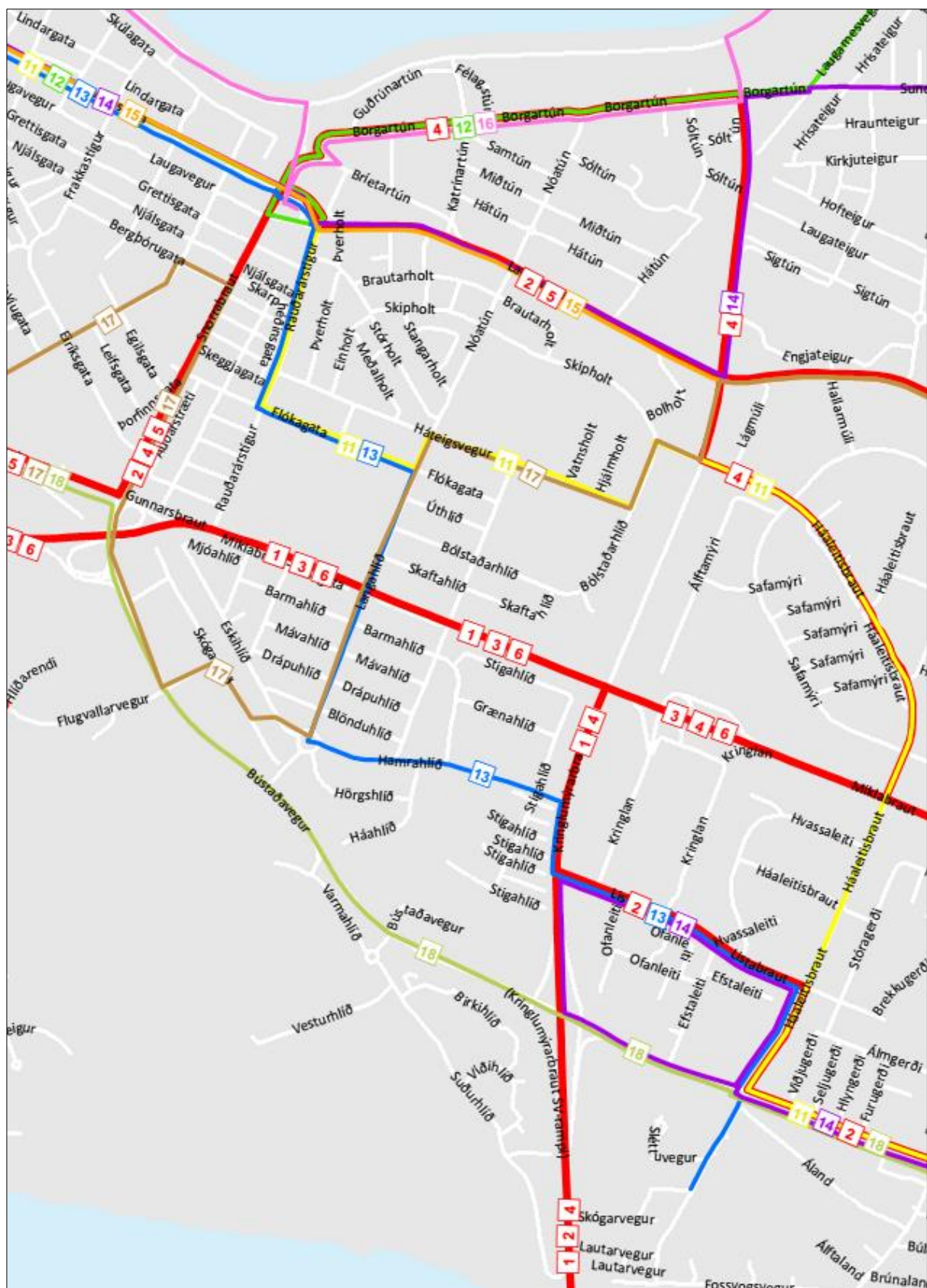
Að neðan er nánari lýsing á leiðakerfi í hverfi 3, Hlíðum, skv. tillögu stýrihóps (kort á næstu síðu).

- Leiðir **1, 3, 6, 11, 13, 17 og 18** aka um Hlíðar auk þess sem fleiri leiðir aka í norðurjaðri hverfisins um Laugaveg og vesturjaðri þess um Snorrabraut.
- Hægt er að komast án skiptinga (með leiðum 1, 3, 6, 11, 13, 17 og 18) milli Hlíða og allra hverfa Reykjavíkur vestan Elliðaána. Tengingar hverfisins við Miðborg og Laugardal eru eftirfarandi:
 - Leiðir 1, 3, 6, 11, 13 og 17 aka bæði um suður- og norðurhluta Miðborgar.
 - Leið 18 ekur um sunnanverðar Hlíðar og samgöngumiðstöð á U-reit í suðurhluta Miðborgar.
 - Leið 17 ekur bæði um norðurhluta Miðborgar, samgöngumiðstöð á U-reit og sunnanverðan Laugardal. Til skoðunar er að leiðin komi í stað hluta skóla- og frístundaaksturs í Miðborg og Hlíðum.



Helstu breytingar fyrir hverfið frá núverandi leiðakerfi eru eftirfarandi:

- Leiðir **1, 3 og 6** breytast ekki innan hverfis en styttest í vesturendann, hætta að aka um Lækjartorg og upp á Hlemm.
- Leið **11** breytist lítið innan hverfis (flyst mögulega að hluta af Háteigsvegi á Flókagötu) en akstursleið hennar um Miðborg og Vesturbæ breytist. Leiðin fer bæði um Hlemm og samgöngumiðstöð á U-reit.
- Leið **13** breytist ekki innan hverfis en akstursleið hennar um Miðborg og Vesturbæ breytist. Leiðin fer bæði um Hlemm og samgöngumiðstöð á U-reit.
- Leið **17**, sem nú ekur í um Laugaveg við norðurmörk hverfisins, mun aka í gegnum hverfið og tengja Miðborg, Hlíðar og Laugardal saman. Sem fyrr sagði er til skoðunar að leiðin komi í stað hluta skóla- og frístundaaksturs.
- Leið **18** breytist ekki innan hverfis en hún mun byrja og enda ferðir sínar við samgöngumiðstöð á U-reit í stað þess að nota Hlemm.



Mynd 8 Hlíðar – leiðakerfistillaga

4. Laugardalur

Í leiðakerfi skv. tillögu stýrihóps er hægt að komast án skiptinga milli Laugardals og allra hverfa Reykjavíkur vestan Elliðaána. Leiðir 4, 5, 12, 14 og 16 aka um Laugardal (skv. skilgreiningu í hverfaskiptingu Reykjavíkurborgar) og fara þær allar um suður- eða norðurhluta Miðborgar eða bæði.

Að neðan er nánari lýsing á leiðakerfi í hverfi 4, Laugardal, skv. tillögu stýrihóps (kort á næstu síðu).

- Leiðir **4, 5, 12, 14 og 16** aka um Laugardal, eins og hann er skilgreindur í hverfaskiptingu Reykjavíkurborgar, auk þess sem leiðir 2, 15 og 17 aka í suðurjaðri hverfisins um Laugaveg og Suðurlandsbraut.
- Hægt er að komast án skiptinga (með leiðum 4, 5, 12, 14 og 16) milli Laugardals og allra hverfa Reykjavíkur vestan Elliðaána. Tengingar hverfisins við Miðborg eru eftirfarandi:
 - Leið 4 byrjar/endar ferð sína við samgöngumiðstöð á U-reit í suðurhluta Miðborgar og fer um Borgartún og Kringlumýrarbraut í Laugardal.
 - Leið 5 ekur bæði um suðurhluta Miðborgar og Laugaveg/Suðurlandsbraut/Skeiðarvog í jaðri Laugardals.
 - Leið 12 ekur um Hringbraut og samgöngumiðstöð á U-reit og þaðan um norðurhluta Miðborgar og norðurhluta Laugardals (Borgartún/Laugarnesvegur/Sæbraut).
 - Leið 14 ekur bæði um suður- og norðurhluta Miðborgar og norður- og austurhluta Laugardals.
 - Leið 16 byrjar/endar ferð sína við samgöngumiðstöð á U-reit og fer um norðanverða Miðborg um Mýrargötu, Sæbraut, Borgartún og Sæbraut í norður- og austurhluta Laugardals.



Helstu breytingar fyrir hverfið frá núverandi leiðakerfi eru eftirfarandi:

- Leið **4** breytist ekki innan hverfis en lengist í vesturendann, endar ferð sína á U-reit í stað þess að enda á Hlemmi.
- Leiðir **12, 14 og 16** breytast ekki innan hverfis en akstursleið þeirra um Miðborg og Vesturbæ breytist. Þessar þrjár leiðir munu aka bæði um Hlemm og samgöngumiðstöð á U-reit.



Mynd 9 Laugardalur – leiðakerfistillaga

5. Háaleiti

Í leiðakerfi skv. tillögu stýrihóps er hægt að komast án skiptinga milli Háaleitis og allra hverfa Reykjavíkur vestan Elliðaána. Góðir möguleikar eru á skiptilausum ferðum milli Háaleitis og norður- og suðurhluta Miðborgar. Leið 14 fer um Háaleiti og norðan- og austanverðan Laugardal.

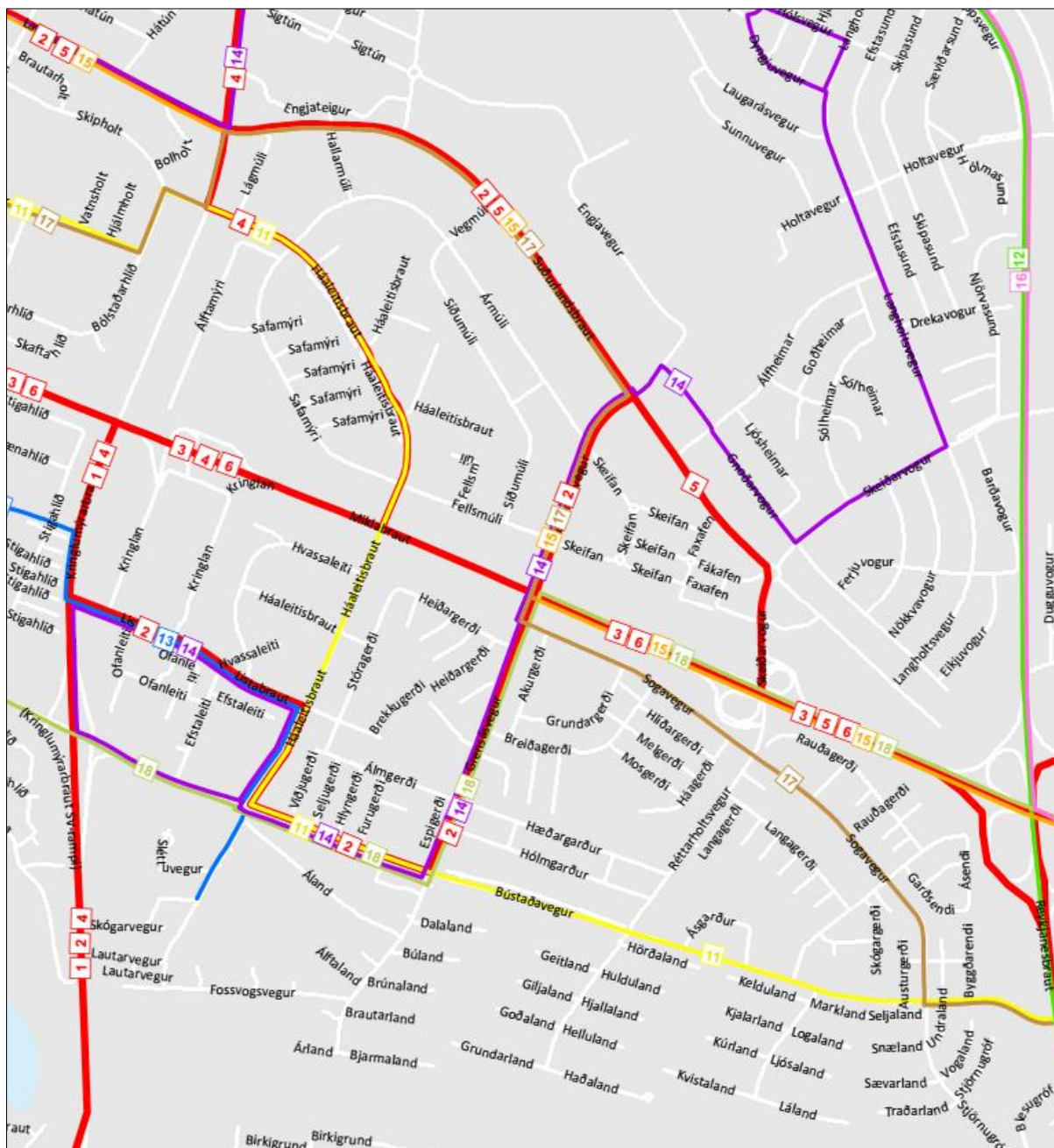
Að neðan er nánari lýsing á leiðakerfi í hverfi 5, Háaleiti, skv. tillögu stýrihóps (kort á næstu síðu).

- Leiðir **2, 3, 4, 6, 11, 13, 14, 17 og 18** aka um Háaleiti, auk þess sem fleiri leiðir aka í jöðrum hverfisins.
- Hægt er að komast án skiptinga (með leiðum 2, 3, 4, 6, 11, 13, 14, 17 og 18) milli Háaleitis og allra hverfa Reykjavíkur vestan Elliðaána. Allar leiðirnar fara um suður- og/eða norðurhluta Miðborgar. Leið 14 fer um Háaleiti og norðan- og austanverðan Laugardal og leiðir 2, 15 og 17 um mörk hverfanna (Suðurlandsbraut).



Helstu breytingar fyrir hverfið frá núverandi leiðakerfi eru eftirfarandi:

- Leiðir **3 og 6** breytast ekki innan hverfis en styttest í vesturendann, hætta að aka um Lækjartorg og upp á Hlemm.
- Leið **2 og 4** breytast ekki innan hverfis en lengjast í vesturendann, enda ferð sína á U-reit í stað þess að enda á Hlemmi.
- Leiðir **11, 13, 14 og 18** breytast ekki innan hverfis en akstursleið þeirra um Miðborg og Vesturbæ breytist.
- Leið **17** breytist ekki innan hverfis en akstursleið hennar um Hlíðar og Miðborg breytist.



Mynd 10 Háaleiti – leiðakerfistillaga

6. Hverfi Reykjavíkur austan Elliðaána

Leiðakerfisbreytingar við flutning meginskiptistöðvar frá Hlemmi á U-reit afmarkast sem fyrir segir að mestu við svæðið vestan Kringlumýrarbrautar. Fjöldi skiptinga í ferðum milli hverfa austan Elliðaána og norðurhluta Miðborgar er þó háður því hvernig leiðakerfið vestan Kringlumýrarbrautar verður skipulagt. Helsti munurinn, hvað hverfi austan Elliðaána varðar, á tillögu stýrihóps nú og tillögu frá 2012 er eftirfarandi:

- Í tillögu stýrihóps aka leiðir 3 og 6, sem fara um Breiðholt og Grafarvog, bæði um suðurhluta og inn í norðurhluta Miðborgar allan daginn. Í tillögu frá 2012 er ekki hægt að fara með þessum leiðum milli norðurhluta Miðborgar og þessara hverfa án skiptingar á U-reit utan annatíma árdegis (6:30-9:00).
- Í tillögu stýrihóps aka leiðir 11 og 12, sem fara um Breiðholt og Árbæ, bæði um suður- og norðurhluta Miðborgar. Í tillögu frá 2012 er ekki hægt að fara með þessum leiðum milli norðurhluta Miðborgar og þessara hverfa án skiptingar á U-reit.
- Verði farþegar á leiðum 3, 6, 11 og 12 að skipta um vagn á U-reit hluta úr degi eða allan daginn eins og lagt er upp með í tillögu frá 2012 þá fjölgar líka skiptingum milli norðurhluta Miðborgar og annarra hverfa austan Elliðaána en farþegar nýta þessar leiðir að fyrir vesturenda ferðarinnar með skiptingu í Ártúni, Mjódd eða Spöng.



Viðauki A – Erindisbréf stýrihóps



ERINDISBRÉF

Stýrihópur um leiðakerfisbreytingar í Reykjavík vegna alhliða samgöngumiðstöðvar á umferðarmiðstöðvarreit (U-reit).

Ábyrgðarmaður:

Borgarstjórinn í Reykjavík.

Inngangur:

Í febrúar 2013 skilaði vinnuhópur Reykjavíkurborgar og Strætó bs. skýrslu til borgarráðs um þróun samgöngumiðstöðvar á umferðarmiðstöðvarreit (U-reit). Í skýrslunni eru m.a. settar fram tillögur um næstu skref.

Eftir umsagnaferli samþykkti borgarráð á fundi sínum 20. júní 2013 tillögur vinnuhópsins sem settar eru fram í skýrslunni um áframhaldandi vinnu er miði að því að þróa samgöngumiðstöð á U-reit og tók undir þá framtíðarsýn sem hópurinn setur þar fram. Var hópnum jafnframt falið að vinna að næstu skrefum, gera tillögur að útfærslu deiliskipulagssamkeppni og afla frekari gagna vegna framtíðarþróunar reitsins. Tillögur hópsins voru lagðar fyrir fund borgarráðs þann 5. júní 2013, sem vísaði þeim til umsagnar umhverfis- og skipulagsráðs. Samhliða þeirri ákvörðun þann 20. júní 2013 að fela hópnum um U-reit að vinna áfram skipaði borgarráð sérstakan hóp vegna leiðakerfisbreytinga í tengslum við væntanlega samgöngumiðstöð. Leiðakerfishópurinn lauk ekki störfum.

Til að fylgja eftir áframhaldandi þróun alhliða samgöngumiðstöðvar á U-reit og halda áfram þeirri vinnu sem þegar hefur verið unnin vegna endurskoðunar leiðakerfisins er stýrihópur Reykjavíkurborgar um leiðakerfisbreytingar skipaður.

Þá er einnig að störfum starfshópurinn Hlemmur + sem hefur það hlutverk að horfa á Hlemm og nánasta umhverfi hans í ljósi væntanlegra breytinga þar með tilkomu nýrrar samgöngumiðstöðvar á U-reit.

Hlutverk stýrihóps:

Stýrihópurinn hefur það hlutverk að fara yfir og rýna fyrirbyggjandi tillögur að leiðakerfisbreytingum, samræma hugmyndir og leitast við að ná sameiginlegri niðurstöðu um breytingar á leiðakerfi tengt uppbyggingu samgöngumiðstöðvar á U-reit. Í þeim tilgangi vinni hópurinn náið með starfsmönnum Reykjavíkurborgar og Strætó bs.

Stýrihópurinn skipa:

- Kristín Soffía Jónsdóttir, borgarfulltrúi, formaður.

- Eva Indriðadóttir, umhverfis- og skipulagsráði.
- Herdis Anna Þorvaldsdóttir, umhverfis- og skipulagsráði.
- Svafar Helgason, umhverfis- og skipulagsráði.

Starfsmaður stýrihóps:

- Þorsteinn R. Hermannsson, verkefnisstjóri samgöngumiðstöðvarverkefnisins.

Til ráðgjafar og samstarfs:

Stýrihópurinn vinni með eftirtöldum:

- Einar Kristjánsson, Strætó bs.
- Ólafur Bjarnason, umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar.
- Smári Ólafsson, Strætó bs.

Að auki er hópnunum falið að leita samráðs við samtök notenda, fulltrúa háskólanna og Landsspítalans.

Starfstímabil:

Stýrihópurinn skili tillögum sínum til borgarráðs fyrir 15.2.2015 en skal gera umhverfis- og skipulagsráði grein fyrir stöðu vinnunnar og kynna drög að niðurstöðum.

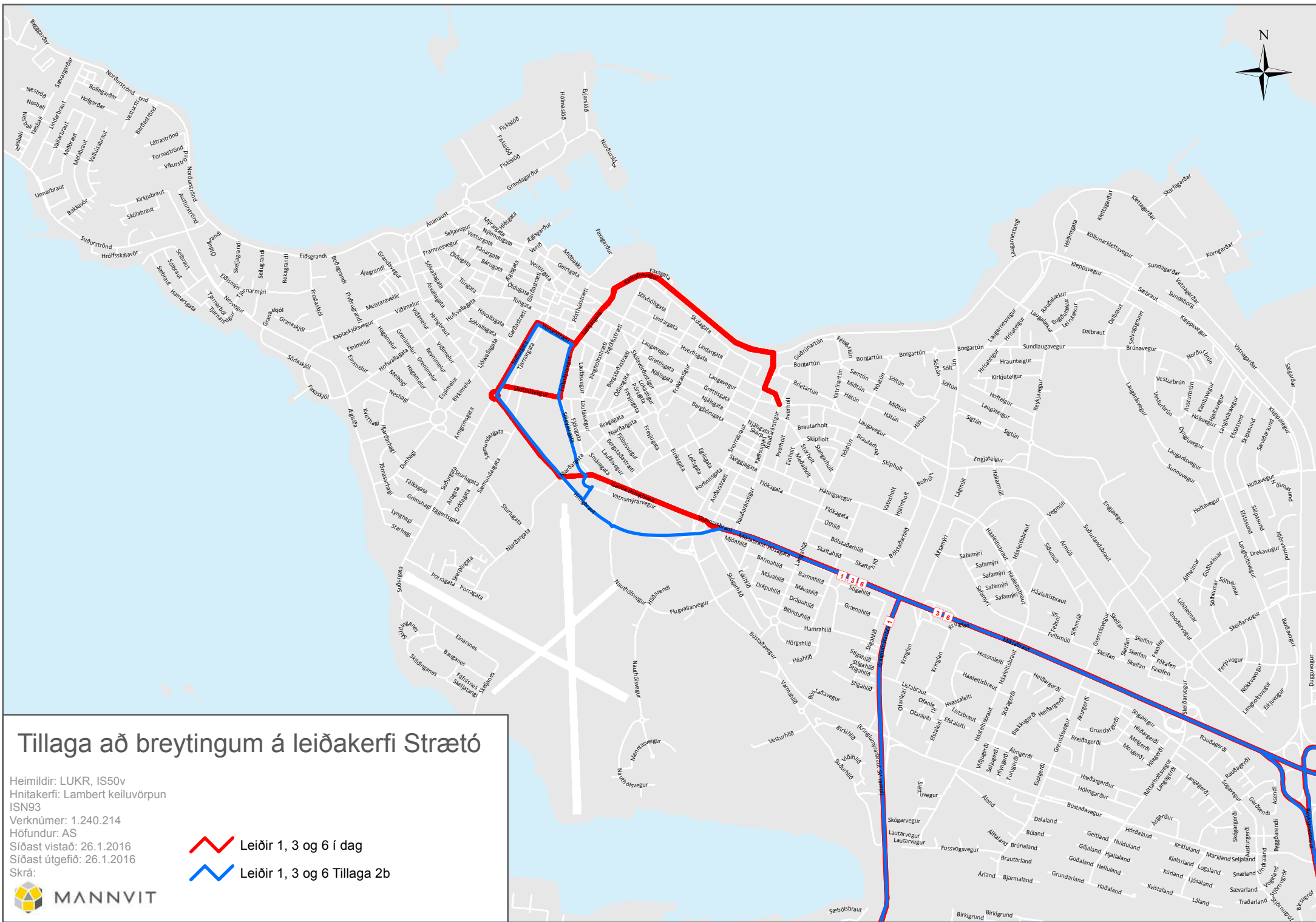
Reykjavík, 21. nóvember 2014



Dagur B. Eggertsson

Viðauki B

Tillaga stýrihóps 2016 – Stakar leiðir

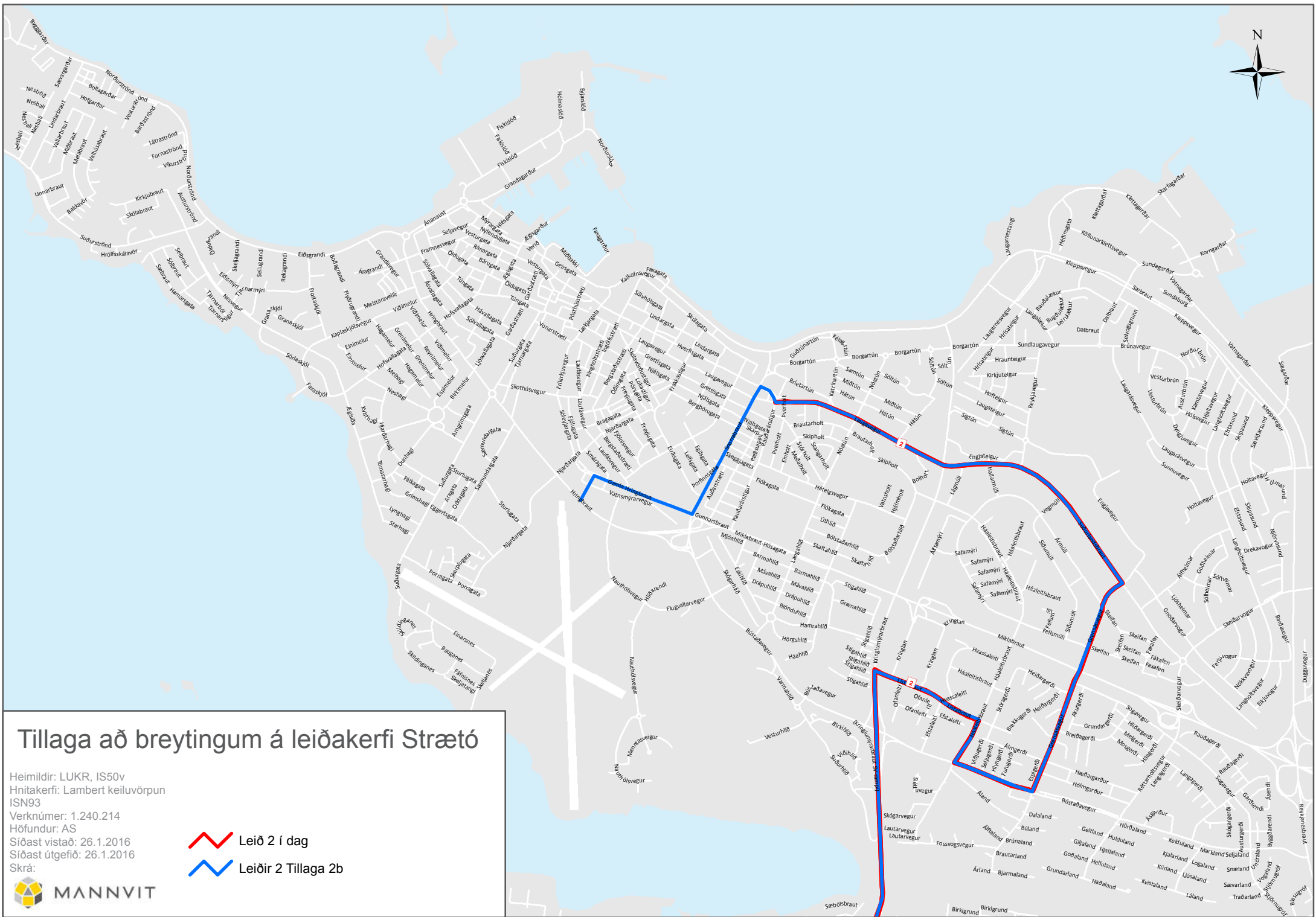


Tillaga að breytingum á leiðakerfi Strætó

Heimildir: LUKR, IS50v
Hnitakerfi: Lambert keiluvörpun
ISN93
Verknúmer: 1.240.214
Höfundur: AS
Síðast vistað: 26.1.2016
Síðast útféið: 26.1.2016
Skrá:

-  Leiðir 1, 3 og 6 í dag
-  Leiðir 1, 3 og 6 Tillaga 2b



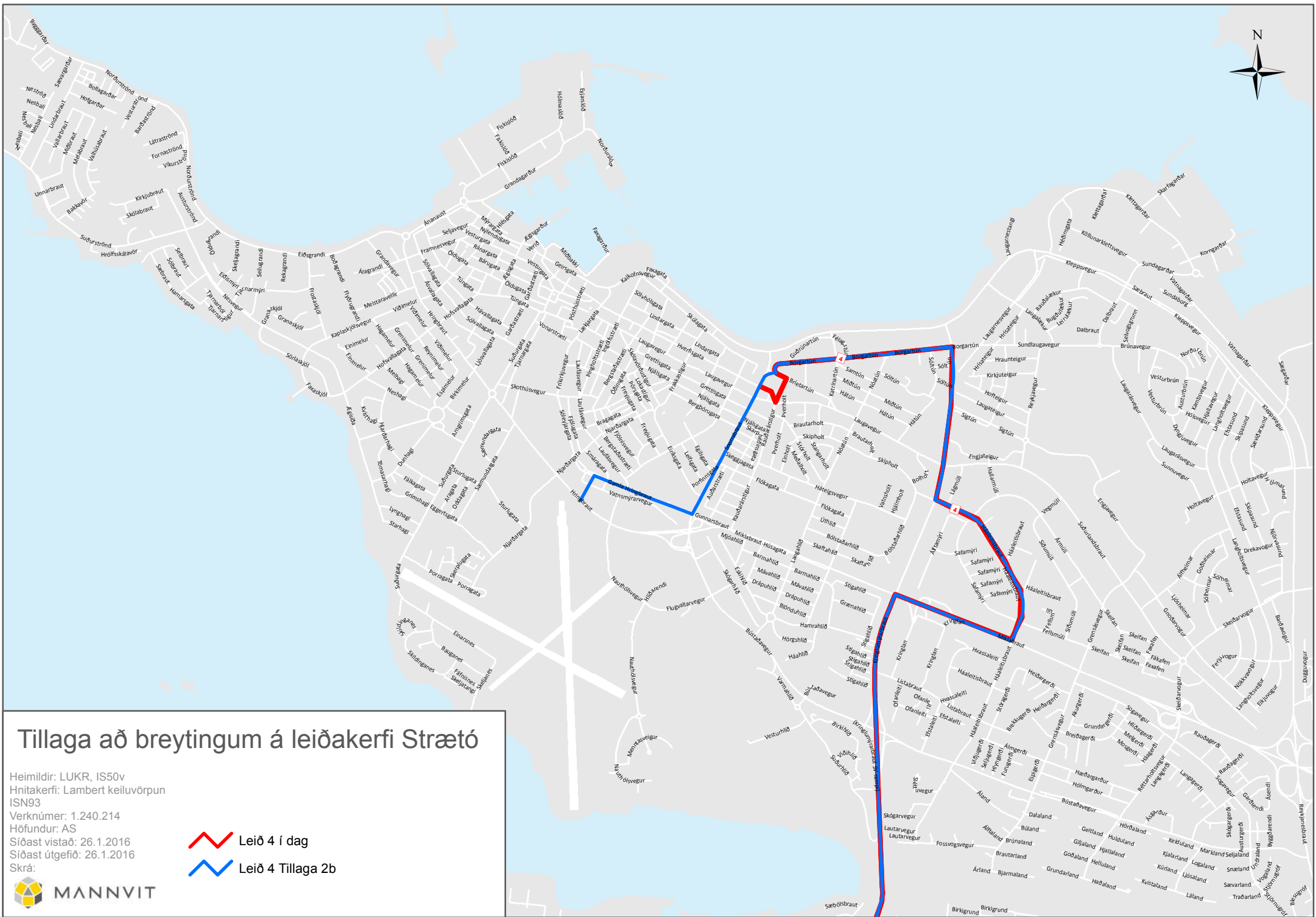


Tillaga að breytingum á leiðakerfi Strætó

Heimildir: LUKR, IS50v
Hnitakerfi: Lambert keiluvörpun
ISN93
Verknúmer: 1.240.214
Höfundur: AS
Síðast vistað: 26.1.2016
Síðast útféið: 26.1.2016
Skrá:

 Leið 2 í dag

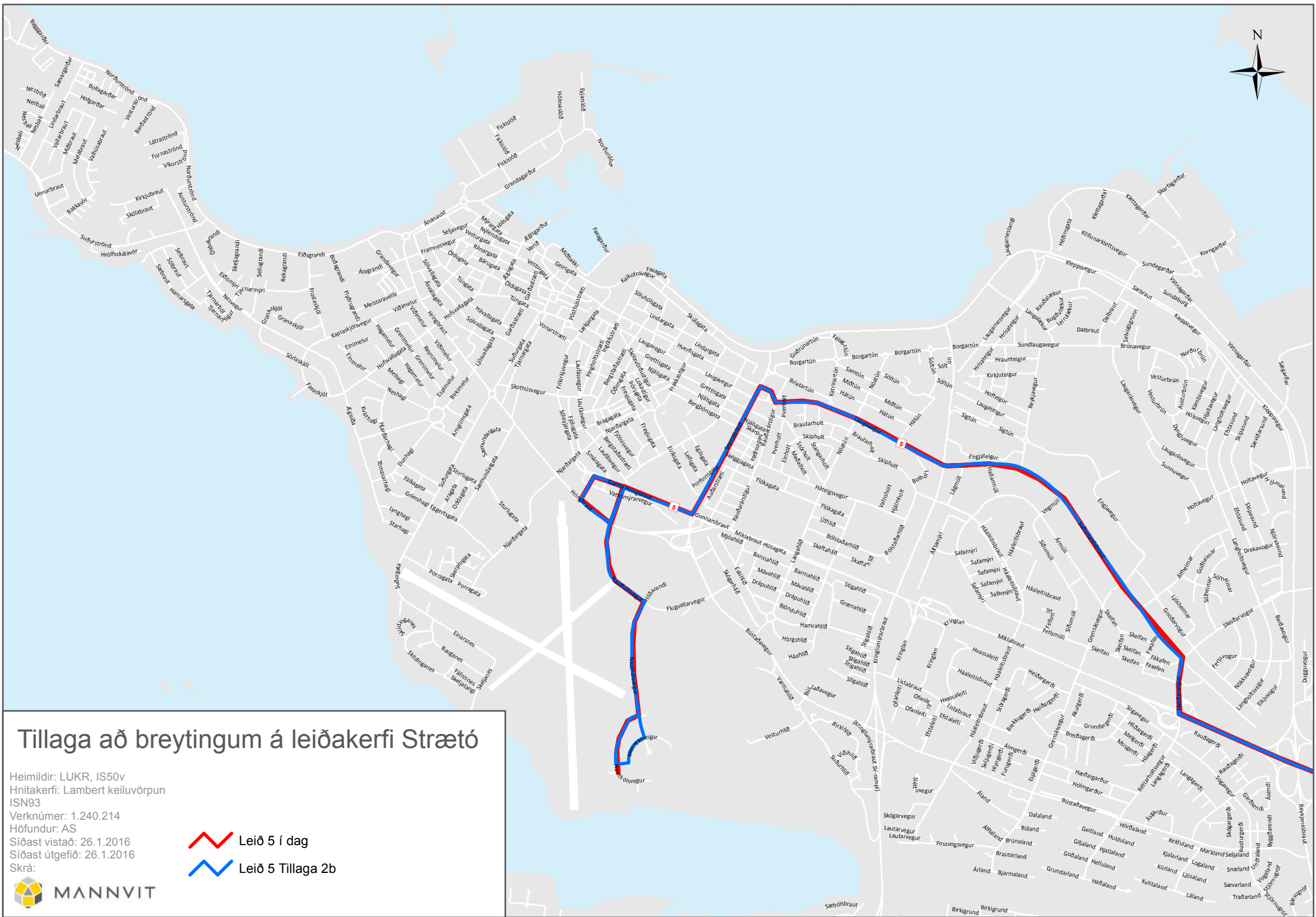
 Leiðir 2 Tillaga 2b



Tillaga að breytingum á leiðakerfi Strætó

Heimildir: LUKR, IS50v
Hnitakerfi: Lambert keiluvörpun
ISN93
Verknúmer: 1.240.214
Höfundur: AS
Síðast vistað: 26.1.2016
Síðast útféið: 26.1.2016
Skrá:

-  Leið 4 í dag
-  Leið 4 Tíllaga 2b

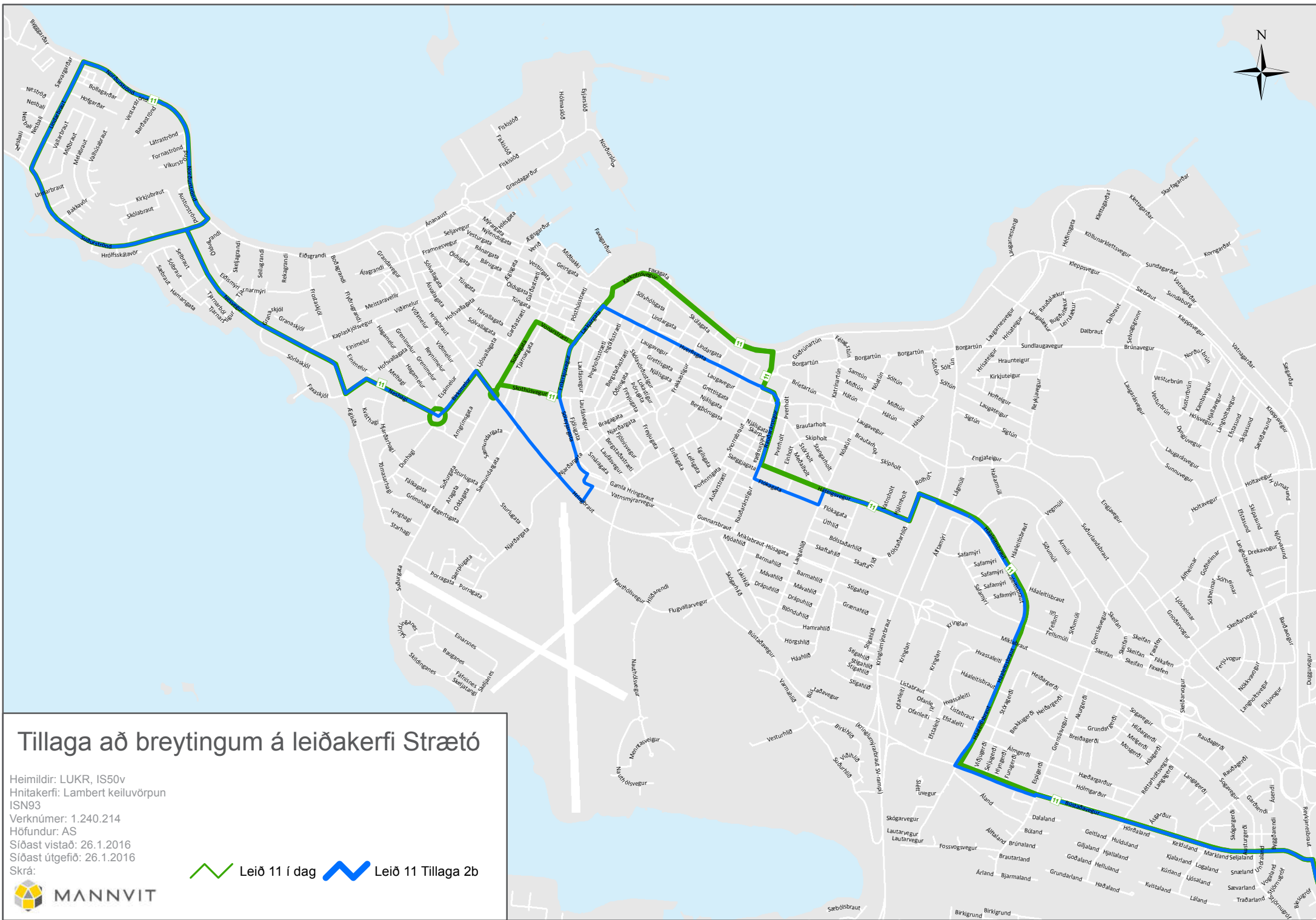


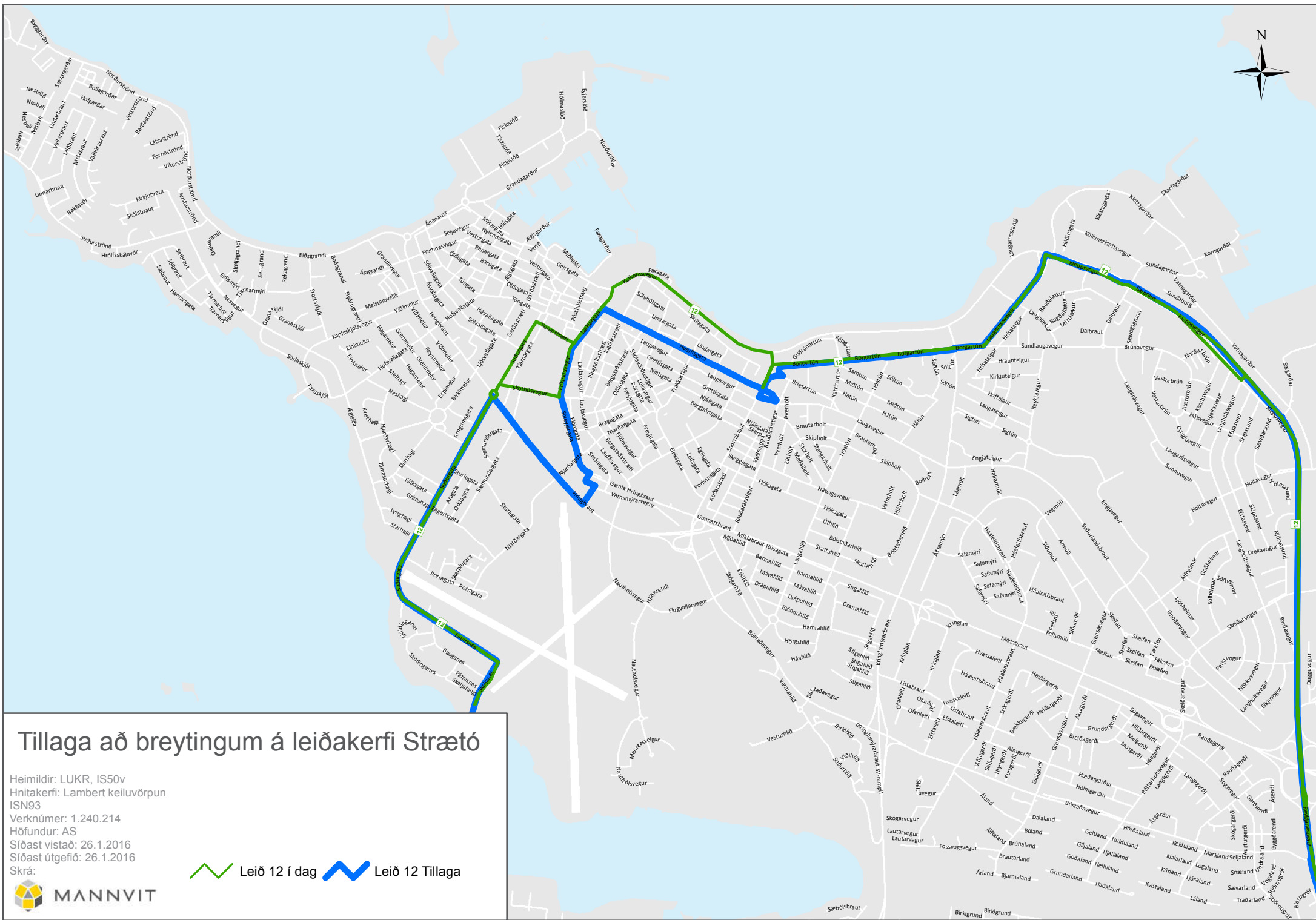
Tillaga að breytingum á leiðakerfi Strætó

Heimildir: LUKR, IS50v
Hnitakerfi: Lambert keiluvörpun
ISN93
Verknúmer: 1.240.214
Höfundur: AS
Síðast vistað: 26.1.2016
Síðast útféið: 26.1.2016
Skrá:

 Leið 5 í dag
 Leið 5 Tillaga 2b





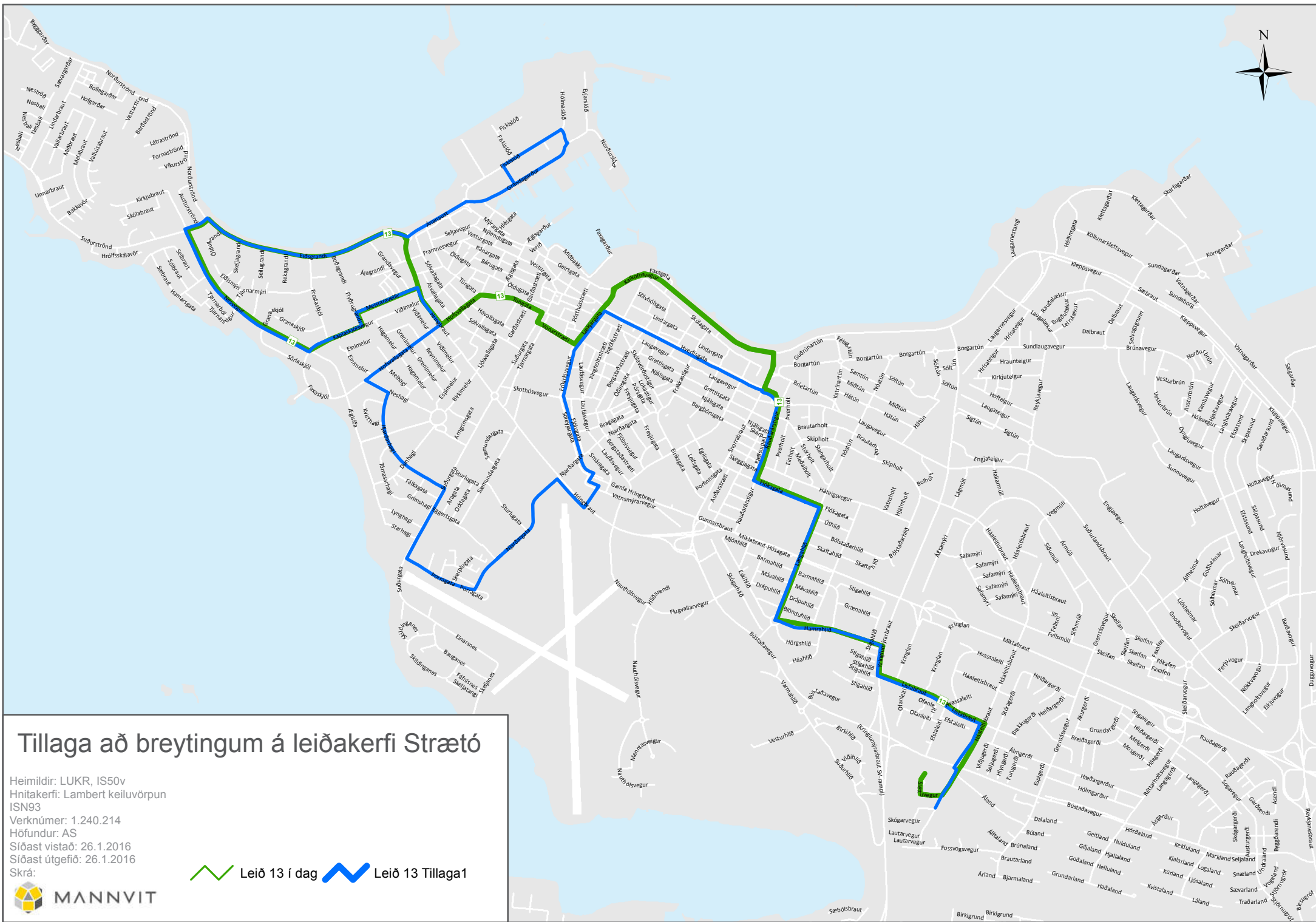


Tillaga að breytingum á leiðakerfi Strætó

Heimildir: LUKR, IS50v
Hnitakerfi: Lambert keiluvörpun
ISN93
Verknúmer: 1.240.214
Höfundur: AS
Síðast vistað: 26.1.2016
Síðast útfífið: 26.1.2016
Skrá:



 Leið 12 í dag  Leið 12 Tillaga

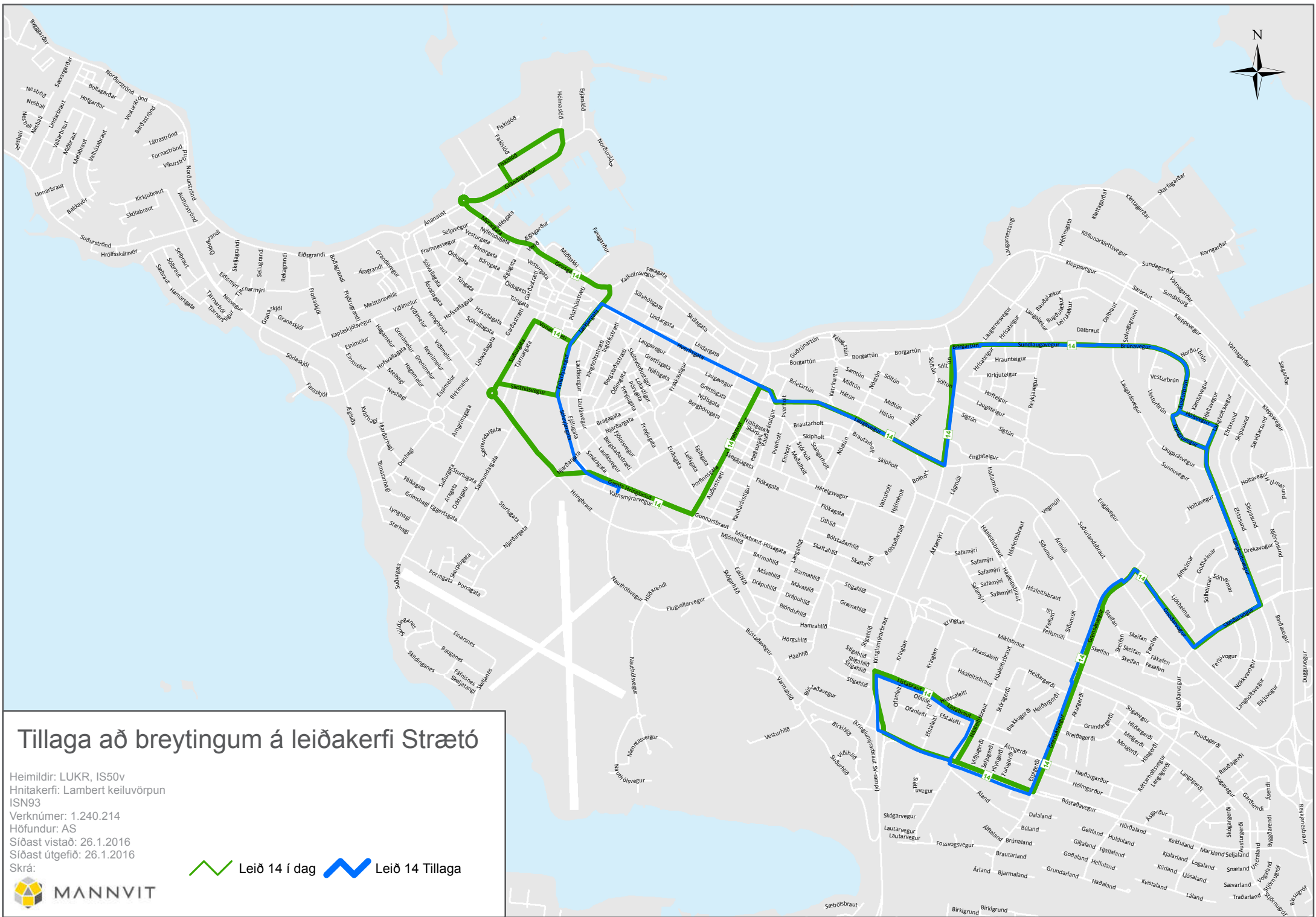


Tillaga að breytingum á leiðakerfi Strætó

Heimildir: LUKR, IS50v
Hnitakerfi: Lambert keiluvörpun
ISN93
Verknúmer: 1.240.214
Höfundur: AS
Síðast vistað: 26.1.2016
Síðast útgífið: 26.1.2016
Skrá:



 Leið 13 í dag  Leið 13 Tillaga1

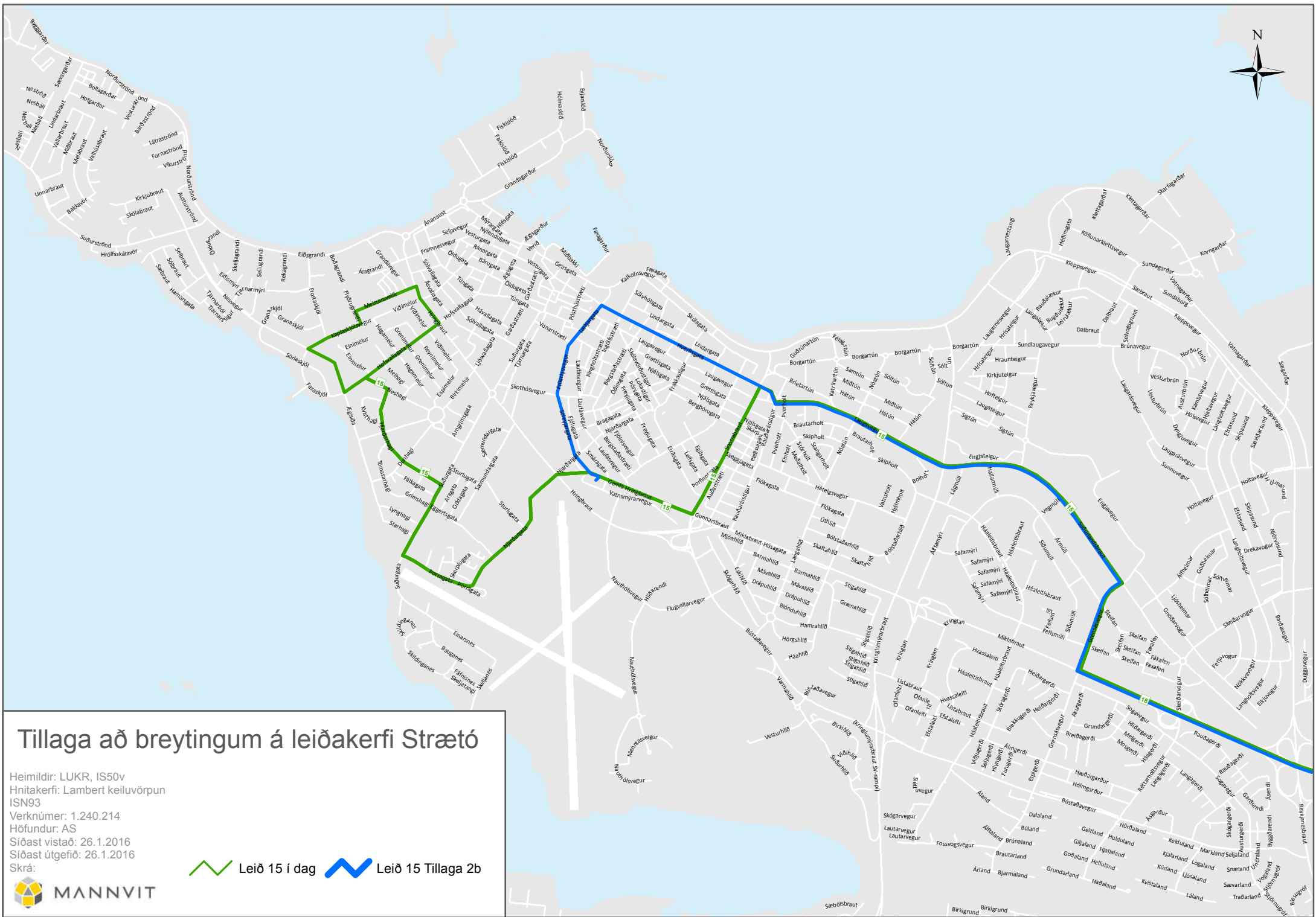


Tillaga að breytingum á leiðakerfi Strætó

Heimildir: LUKR, IS50v
Hnitakerfi: Lambert keiluvörpun
ISN93
Verknúmer: 1.240.214
Höfundur: AS
Síðast vistað: 26.1.2016
Síðast útfífið: 26.1.2016
Skrá:



 Leið 14 í dag  Leið 14 Tillaga

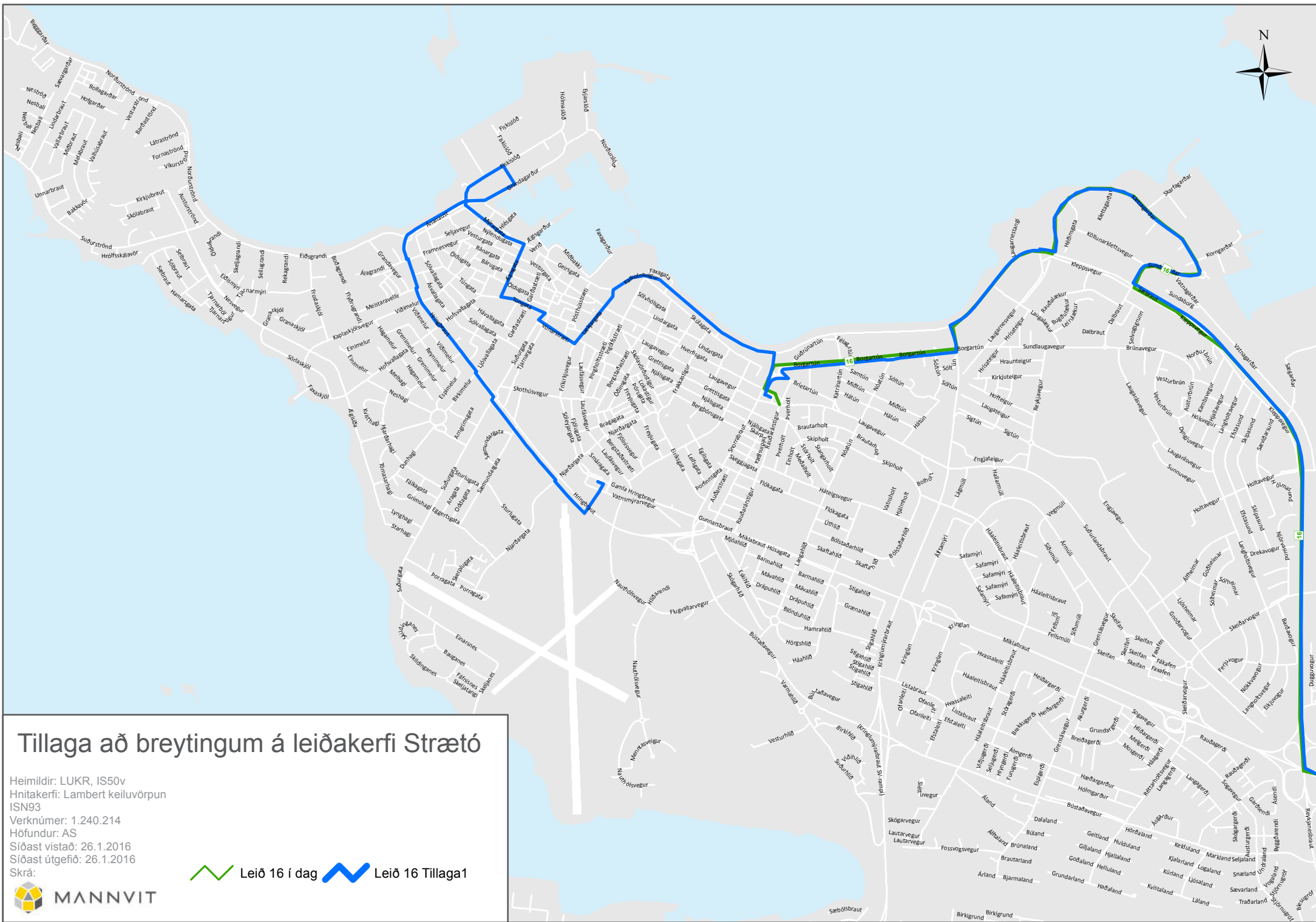


Tillaga að breytingum á leiðakerfi Strætó

Heimildir: LUKR, IS50v
Hnitakerfi: Lambert keiluvörpun
ISN93
Verknúmer: 1.240.214
Höfundur: AS
Síðast vistað: 26.1.2016
Síðast útgífið: 26.1.2016
Skrá:



 Leio 15 í dag  Leio 15 Tillaga 2b

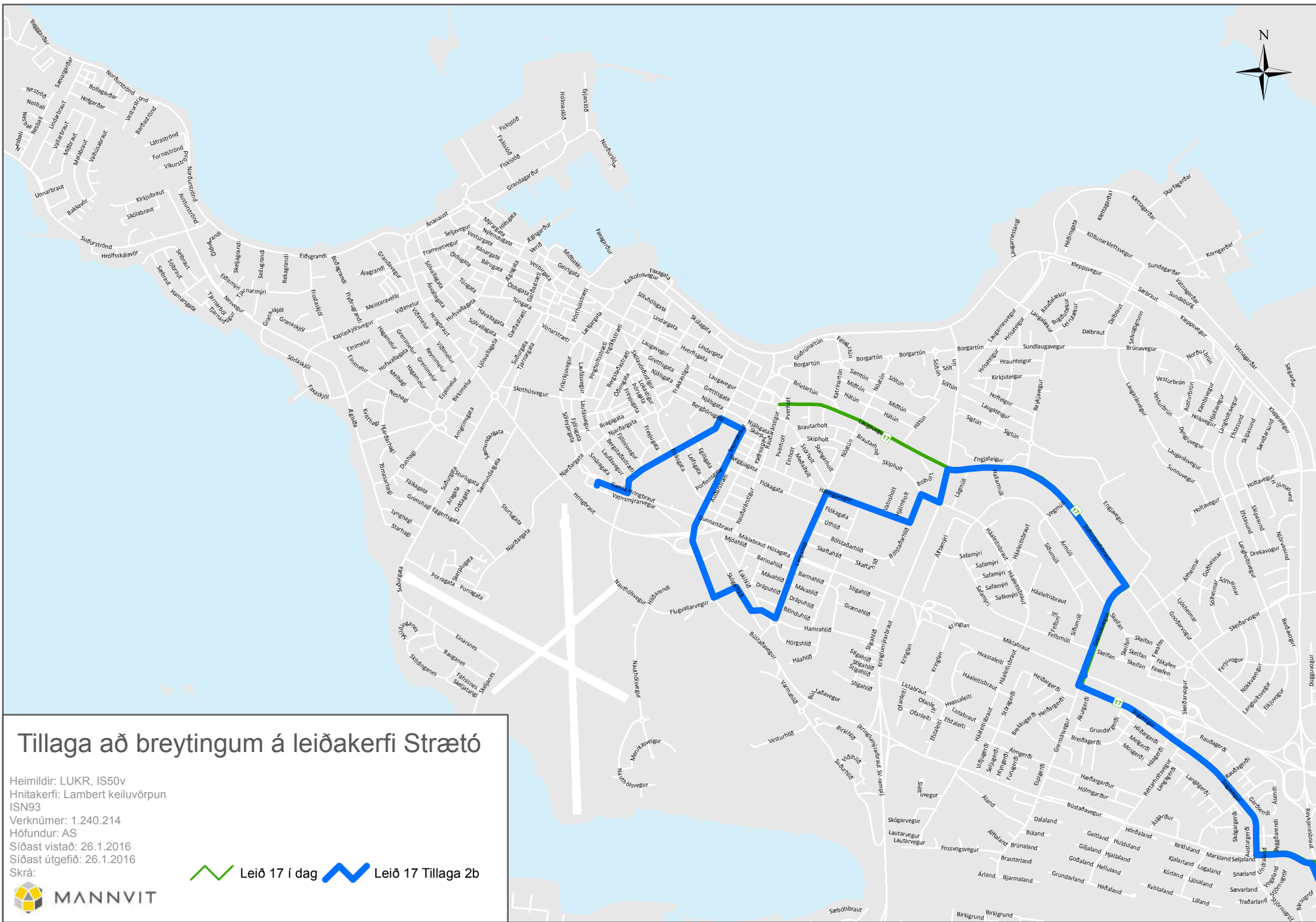


Tillaga að breytingum á leiðakerfi Strætó

Heimildir: LUKR, IS50v
Hnitakerfi: Lambert keiluvörpun
ISN93
Verknúmer: 1.240.214
Höfundur: AS
Síðast vistað: 26.1.2016
Síðast útféið: 26.1.2016
Skrá:



 Leioð 16 í dag  Leioð 16 Tillaga1

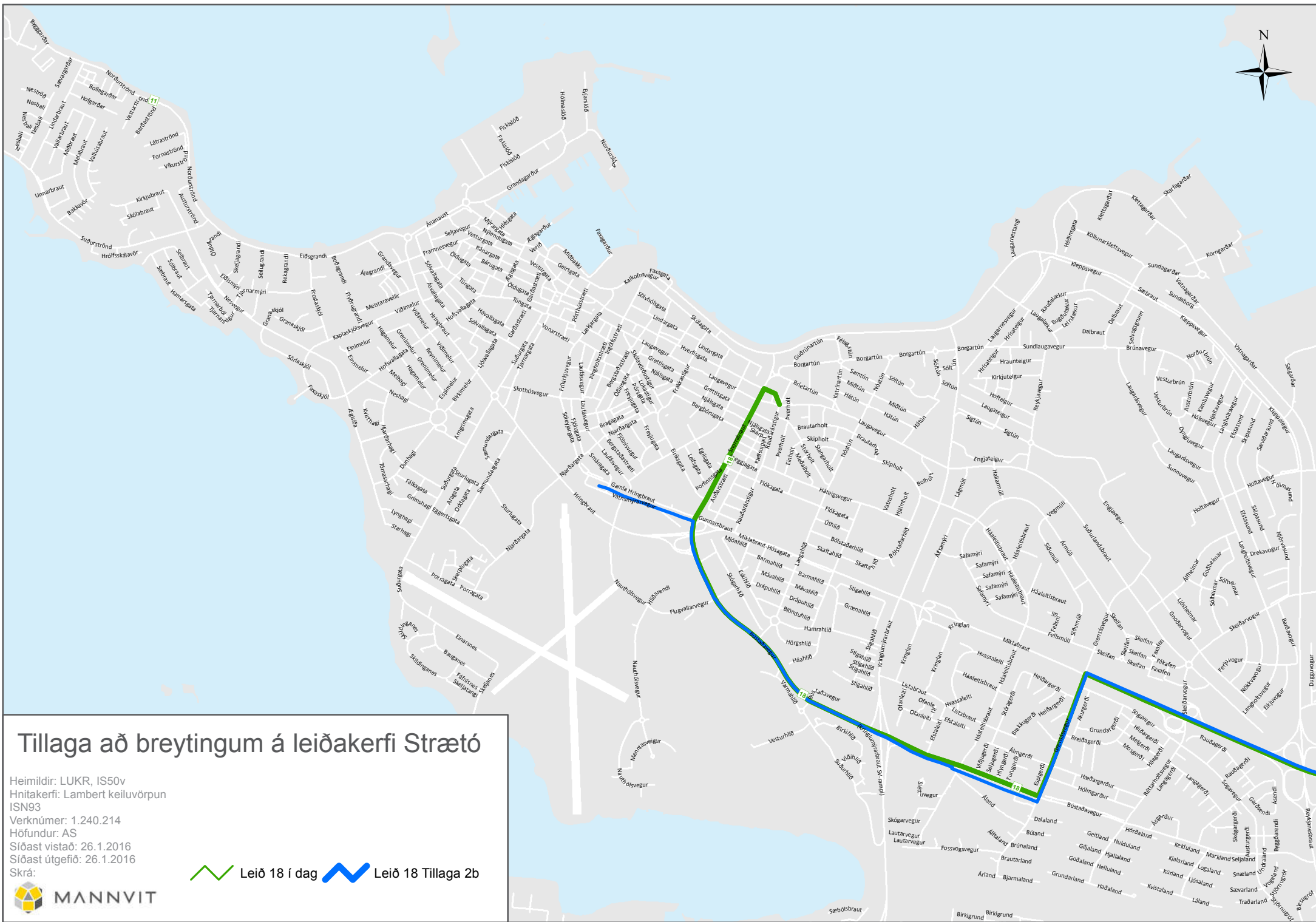


Tillaga að breytingum á leiðakerfi Strætó

Heimildir: LUKR, IS50v
Hnitakerfi: Lambert keiluvörpun
ISN93
Verknúmer: 1.240.214
Höfundur: AS
Síðast vistað: 26.1.2016
Síðast útfífið: 26.1.2016
Skrá:



 Leið 17 í dag  Leið 17 Tillaga 2b



Tillaga að breytingum á leiðakerfi Strætó

Heimildir: LUKR, IS50v
Hnitakerfi: Lambert keiluvörpun
ISN93
Verknúmer: 1.240.214
Höfundur: AS
Síðast vistað: 26.1.2016
Síðast útfífið: 26.1.2016
Skrá:

 Leið 18 í dag  Leið 18 Tillaga 2b

Viðauki C

Umsagnir og viðbrögð



Minnisblað

Tilv.: 1.240.214-V10-MI003

16.10.2015

Borgarstjórinn í Reykjavík
Dagur B. Eggertsson

Efni: Leiðakerfisbreytingar vegna alhliða samgöngumiðstöðvar á U-reit – Umsagnir og viðbrögð stýrihóps

Stýrihópur um leiðakerfisbreytingar í Reykjavík vegna alhliða samgöngumiðstöðvar á U-reit var skipaður 21. nóvember 2014. Hlutverk stýrihóps skv. erindisbréfi er *að fara yfir og rýna fyrirbyggjandi tillögur að leiðakerfisbreytingum, samræma hugmyndir og leitast við að ná sameiginlegri niðurstöðu um breytingar á leiðakerfi tengt uppbyggingu samgöngumiðstöðvar á U-reit.*

Stýrihópurinn hefur nú lokið yfirferð umsagna við drög að skýrslu hópsins. Tillaga að leiðakerfisbreytingum verður uppfærð með hliðsjón af niðurstöðum þeirra athugana sem USK og Strætó bs. fara í næstu vikurnar og tilgreindar eru í þessu minnisblaði. Mikilvægt er að hafa í huga að ólíklegt er að meginskiptistöð almenningssamgangna flytji frá Hlemmi á BSÍ fyrr en í fyrsta lagi síðla árs 2017. Tillaga að leiðakerfisbreytingum vegna flutninganna verður því áfram til skoðunar næstu misseri og kann að taka breytingum frá þeirri tillögu sem nú hefur verið til umsagnar. Gengið er út frá að tillaga stýrihópsins verði grundvöllur og útgangspunktur vinnu við næstu skref í þróun samgöngumiðstöðvar á U-reit og þróun leiðakerfisins fram að opnun hennar.

Helstu niðurstöður og tillögur stýrihóps að næstu skrefum eru eftirfarandi:

1. Stýrihópur telur að flutningur á meginskiptistöð almenningssamgangna frá Hlemmi á U-reit (BSÍ) krefjist ekki mikilla breytinga á leiðakerfi almenningssamgangna, hægt verði að byggja upp gott leiðakerfi með meginskiptistöð á BSÍ. Það er mat stýrihópsins að bætt aðstaða almenningssamgangna með flutningi meginskiptistöðvar geti í heildina verið jákvæð. Umsagnir um drög að skýrslu stýrihóps hverfast alla jafna ekki um flutning meginskiptistöðvar heldur önnur atriði sem tekin verða til skoðunar eins og greint er frá í þessu minnisblaði. Að mati stýrihóps er nú hægt að uppfæra keppnislýsingu fyrir samkeppni um skipulag samgöngumiðstöðvar á U-reit (sjá #2) og fara í samkeppni strax í kjölfarið.



2. Starfshópur Reykjavíkurborgar og Strætó bs. lagði í maí 2014 fram drög að keppnislýsingu fyrir samkeppni um skipulag samgöngumiðstöðvar og annarrar byggðar á U-reit. Stýrihópurinn leggur til að drögin ásamt þarfagreiningu samgöngumiðstöðvar á U-reit verði uppfærð með hliðsjón af leiðakerfistillögu stýrihópsins. Uppfærð tillaga stýrihóps verði útgangspunktur í næstu skrefum á U-reit en tillaga frá 2012 hefur hingað til verið útgangspunktur í því verkefni. Í framhaldinu verði skipuð dómnefnd sem vinnur verkefnið áfram og stendur að samkeppni.
3. Auk verkefna sem tilgreind eru í viðbrögðum við umsögnum að neðan óskar stýrihópur eftir að Strætó bs. vinni gróft mat á rekstrarkostnaði leiðakerfis í tillögu stýrihóps að leiðakerfisbreytingum. Þetta grófa kostnaðarmat, þar sem kostnaður við akstur fyrir og eftir flutning meginskiptistöðvar af Hlemmi á BSÍ verður borinn saman, verður hluti af lokaskýrslu stýrihóps um leiðakerfisbreytingar til borgarstjóra.
4. Stýrihópurinn telur mikilvægt að samhliða leiðakerfisbreytingum vegna alhliða samgöngumiðstöðvar á U-reit verði unnið að samþættingu almenningssamgangna og skóla- og frístundaaksturs sem Reykjavíkurborg styrkir í þeim hverfum borgarinnar sem breytingarnar taka til. Tillögur þess efnis eru settar fram í minnisblaði stýrihóps til borgarstjóra. Lagt er til að stýrihópurinn fái í framhaldi þessa verkefnis nýtt erindisbréf þar sem honum verði falið að vinna tillögur að samþættingu almenningssamgangna, skóla- og frístundaaksturs í öðrum hverfum borgarinnar með sama hætti. Við hópinn bætist fulltrúar Skóla- og frístundasviðs.

virðingarfyllst,

Kristín Soffía Jónsdóttir, formaður stýrihóps um leiðakerfisbreytingar í Reykjavík v. alhliða samgöngumiðstöðvar á U-reit

Afrit.: Aðilar, tilgreindir að ofan, sem sendu inn skriflegar umsagnir.



Umsagnir

Drög að skýrslu stýrihópsins, *Leiðakerfisbreytingar í Reykjavík vegna alhliða samgöngumiðstöðvar á U-reit*, voru send til umsagnar í maí 2015. Þann 22. júní var opinn fundur um leiðakerfisbreytingar og nýja heimasíðu Strætó á Kex Hostel en þar kynnti formaður stýrihópsins tillögur hópsins. Þann 23. júní voru skýrsludrögin birt á heimasíðu Reykjavíkurborgar og óskað var eftir umsögnum um tillögurnar. Skrifleg svör bárust frá eftirfarandi aðilum:

- Anna Ingólfssdóttir, 105 Reykjavík.
- Háskóli Íslands
- Hverfisráð Hlíða
- Hverfisráð Laugardals
- Hverfisráð Vesturbæjar
- Landspítali
- Menningar- og ferðamálaráð
- Samtök ferðaþjónustunnar
- Seltjarnarnesbær
- Skóla og frístundasvið
- Strætó bs.
- Velferðarráð

Skriflegar umsagnir í heild sinni fylgja þessu minnisblaði.

Að neðan er samantekt á helstu athugasemdum og ábendingum sem bárust skriflega og á opnum fundi og snúa að leiðakerfisbreytingum vegna uppbyggingar alhliða samgöngumiðstöðvar á U-reit.

Umsagnaraðilar settu jafnframt fram ábendingar um annað sem betur má fara í strætisvagnakerfinu og verður þeim haldið til haga á Umhverfis- og skipulagssviði og hjá Strætó bs.

Athugasemdir og ábendingar eru hér að neðan gróflega flokkaðar í átta flokka eftir efni og hverfum.

Samgöngumiðstöð

- Áætlunarferðir frá Reykjavík eru nú gerðar út frá mörgum stöðum. Í tengslum við nýja samgöngumiðstöð þarf að vera aðstaða í boði fyrir alla þá aðila sem bjóða áætlunarferðir út úr bænum, en það myndi einfalda heimamönnum og gestum borgarinnar til muna að nýta sér almenningssamgöngur.
- Skóla- og frístundasvið telur það jákvæða breytingu að flytja meginskiptistöð almennings-samganga frá Hlemmi í nýja samgöngumiðstöð á U-reit. Í núverandi skipulagi er orðið þröngt um starfsemina á Hlemmi. Eins gætu opnast betri möguleikar á að ferðast með hópa barna og unglinga út fyrir borgina og að fólk utan borgarinnar komi til starfa í Reykjavík.
- Landspítali fagnar þeirri breytingu sem mun verða með uppbyggingu samgöngumiðstöðvar á svokölluðum U-reit og þar með bættum tengingum við Landspítalasvæðið sem fylgja munu í kjölfarið. Einnig fagnar Landspítalinn þeirri breytingu sem verður á leið 14 sem mun aka Barónsstíg hvar margar starfsstöðvar spítalans liggja, þar á meðal nýtt sjúklingahótel. Leiðin mun nýtast vel sjúklingum og aðstandendum þeirra.



Miðborgin og ferðapjónusta

- Í umsögn Strætó bs. kemur fram að akstursleið leiðar 14 er ekki fullkláruð í tillögunni að því leyti að skoða þarf betur hvernig hún ekur eftir að hún hefur ekið Barónsstíg og kemur að Hverfisgötu.
- Samtök ferðapjónustunnar vilja koma á framfæri mikilvægi þess að núverandi fyrirkomulagi á takmörkunum umferðar stórra hópþifreiða um miðborgina sé hið minnsta viðhaldið. Nauðsynlegt er að koma fyrir vel merktum safnstæðum á völdum stöðum til að þjóna betur ferðamönnum og ferðapjónustuaðilum sem staðsettir eru í miðborginni.
- Með öflugri samgöngumiðstöð og öflugum miðbæjarvagni ætti að vera hægt að minnka umferð hópferðabíla um miðborgina og er það mjög jákvætt. Tillaga að leiðarkerfisbreytingum frá 2012 hefði fallið mjög vel að þörfum ferðamanna þar sem Miðbæjarhringleið (M1 og M2) gerir gestum kleift að taka einn vagn beint á miðstöð þar sem hægt er að taka vagna í allar áttir, innan borgar jafnt sem utan. Því er fagnað að í tillögunum er gert ráð fyrir miðborgarvagni sem gengur ört, þó er bent er á mikilvægi þess að slíkur vagn byrji að ganga snemma á morgnanna (helst á nóttunni) til þess að minnka akstur stærri bíla um miðborgina sem sækja farþega í flug. Þá þyrftu vagnarnir að vera gerðir þannig að auðvelt sé að ganga um þá með mikinn farangur, barnavagna, hjólastóla o.þ.h. Mikilvægt er að Miðbæjarhringleið verði að veruleika sem fyrst.
- Fyrir Menningar- og ferðamálasvið er það mikið hagsmunamál að aðgengi að menningarstofnunum sé tryggt og hugað sé vel að hagsmunum ferðamanna og ferðapjónustu í Reykjavík. Um 900 þúsund erlendir ferðamenn sækja borgina heim á ári og því um afar stóran og mikilvægan hóp notenda almenningssamgangna að ræða. Leiðarkerfi Strætó eins og það er í dag er mjög flókið og oft reynist erfitt fyrir starfsfólk í ferðapjónustu að útskýra það fyrir ferðamönnum og enn erfiðara fyrir ferðamenn að skilja kerfið. Mikilvægt er að hafa leiðarkerfi einfalt og skýrt og að tryggja einfalt aðgengi að helstu stöðum sem ferðamenn sækja.

Hlíðar

- Íbúum Hlíða finnst mikilvægt að eftirfarandi almenningssamgöngupjónusta sé til staðar:
 - Tenging milli Háteigsskóla og Hlíðarenda
 - Tenging milli Austurbæjarskóla og Hlíðarenda
 - Tenging milli Hlíðar og Laugardals. Fyrir börn sem æfa frjálssar, tónlistarskóla og Listdans.
 - Hugsa fyrir strætóleiðum barna frá Háteigshverfinu að Hlíðarenda og Laugardal.
 - Einnig leið frá Háteigshverfi að hljómskálanum fyrir börn í skólahljómsveitum.
 - Stoppistöð við Háteigsveg/Rauðarárstíg/Lönguhlíð
- Það gengur enginn strætó inn í Suðurhlíðahverfið og stoppistöðvarnar við Bústaðavegin eru frekar langt frá neðri hluta hverfisins. Úr þessu má auðveldlega bæta með því að láta stofnleiðirnar 1,2 og 4 stoppa báðum megin við göngubrúna yfir Kringlumýrarbrautina í Fossvoginum. Þetta myndi þjóna íbúum og starfsemi beggja vegna Kringlumýrarbrautar. Þar sem þessi staður er í alfaraleið fyrir hjólandi, mætti svo hafa yfirbyggðar hjólageymslur þarna eins og maður sér t.d. í Danmörku, eða jafnvel hjólaleigur. Þetta mundi þjóna Háskólanum í Reykjavík og öðrum stofnunum og fyrirtækjum Öskjuhlíðarmegin í Vatnsmýrinni þar sem fólk gæti geymt hjólin sín þarna og hjólað síðasta spölinn í stað þess að fara alla leið með vagninum og þurfa jafnvel að skipta um vagn.

Laugardalur



- Í umsögn Strætó kemur fram að það vantar beina tengingu milli Suðurlandsbrautar og miðbæjar og því er lagt til að ein af þeim leiðum sem aka Suðurlandsbraut (t.d. leið 15) aki Hverfisgötu og Lækjargötu að BSÍ.
- Hverfisráð Laugardals telur að mun víðtækara samráðsferli þurfi að eiga sér stað áður en þessar breytingar eru afgreiddar og samþykktar. Hverfisráðið óskar mjög eindregið eftir virkara samráði við leiðakerfishópinn um þessar leiðakerfisbreytingar. Haldinn verði fundur með hverfisráði, íbúasamtökum og helstu hagsmunaaðilum þar sem breytingar verði kynntar. Ljóst er að með breytingu á leið 14, sem er lykilleið í hverfinu, er um mikla þjónustuskerðingu að ræða.
- Skóla- og frístundasvið tekur undir það að Miðborgin og ekki síður Laugardalur séu lykilstaðir hvað almenningssamgöngur í Reykjavík varðar. Mikilvægt er að börn og unglingar hafi gott aðgengi að Fjölskyldu- og húsdýragarðinum, Grasagarðinum og íþróttamannvirkjum í Laugardal. Breytingarnar sem verið er að leggja til virðast hafa lítil áhrif á aðgengi að Laugardalnum.

Bústaðahverfi

- Í gegnum tíðina hefur mikil umræða verið meðal íbúa Bústaðahverfis um vöntun á strætótengingu við Laugardalinn þar sem fjölbreytt framboð er af íþrótt- og tómstundastarfi sem ekki er boðið upp á í Bústaðarhverfinu. Nýjar tillögur eru ekki að ná að tengja norður og austurhluta Bústaðahverfis við Laugardalinn og er þá ekki verið að koma til móts við óskir íbúa um betri strætótengingu við Laugardalinn nema að hluta.

Vesturbær

- Akstur um gamla Vesturbæ minnkar mjög verulega frá því sem áður var og er sérstök eftirsjá að akstri um Hofsvallagötu/Túngötu. Sú leið er mikilvægur liður í því að tengja Vesturbæinn sunnan Hringbrautar beint við miðborgina.
- Í umsögn Strætó kemur fram að það vantar meiri þjónustu í gamla Vesturbænum en sýnd er í tillögunni. Það vantar einnig „Vesturbæjarleiðina“ inn á kortið sem gæti leyst það að hluta.
- Kanna ætti möguleikann á því að aka fleiri götur í gamla Vesturbæ, t.d. Framnesveg, Vesturgötu og Ægisgötu. Leið 6 gæti ekið um Hringbraut og Hofsvallagötu um Túngötu og Vonarstræti í framhaldi af ferð sinni framhjá HÍ í stað þess að fara þaðan beint niður í miðborg. Enn betra væri ef leiðin færi um Birkimel, Neshaga, og þaðan upp á Hofsvallagötu.
- Hætt er við að leiðir 11 og 13 þyki fara of mikinn hlykk á leið sinni um Umferðarmiðstöðina áður en komið er í miðborgina.
- Eftirsjá er að þeirri breytingu sem lögð var til 2012 um akstur leiðar 5 um Hringbraut. Íbúar Vesturbæjar njóta ekki góðs aðgengis að þeim leiðum sem kallaðar voru stofnleiðir nema í jaðri hverfisins. Framlenging aksturs leiðar 5 með Hringbraut og Ánanaustum hefði verið mikil samgöngubót og í mun betra samræmi við stefnu AR2010-2030.
- Leið 13 sneiðir hjá einni mikilvægustu stöðinni á sinni leið, við Furumel og Neshaga þar sem er gott aðgengi að Melaskóla, Hagaskóla, Íþróttahúsi Hagaskóla, skátastarfi og Neskirkju.
- Fagna ber að Grandagarður/Fiskislóð er komin í betra samband við hverfið. Leið 16 ætti að fara um Hverfisgötu á leið sinni að Hlemmi í stað þess að fara um Kalkofnsveg. Fagna ber að gert sé ráð fyrir akstri tveggja leiða um Hverfisgötu að nýju.
- Í umsögn Strætó kemur fram að það er mjög jákvætt að í tillögunni sé gerð tenging milli Vesturbæjar og Granda en það er spurning hvort leið 11 ætti frekar að aka út á Granda í stað leiðar 13 þar sem þá tengir Seltjarnarnesið einnig við Grandasvæðið. Gallinn við þá hugmynd er hins vegar sá að ferðatími farþega úr Vesturbænum lengist og bein tenging milli stúdentagarða og Granda dettur út.



- Ekki er tekið á viðvarandi tengslaleysi Skerjafjarðar við aðra hluta Vesturbæjarins með þessari breytingu. Líklega mætti forgangsraða beinni tengingu við svæðið kringum Hagatorg og Frostaskjól á kostnað beinni tengingar við Umferðarmiðstöð. Einnig þarf að passa upp á að skiptingar nýtist jafn vel til beggja átta. Dæmi eru um að auðvelt sé að fara út á heilsugæslustöðina á Seltjarnarnesi en erfiðara að komast til baka vegna biðtíma milli skiptinga.
- Bætt tenging við Grandann er mikið fagnaðarefni, enda er það svæði í mikilli uppbyggingu sem leiðir til aukins straums fólks þangað.
- Landspítalinn telur það afturför að strætó skuli hætta að stoppa við Landakot (öldrunardeild). Mikilvægt er að tryggja áframhaldandi góðar tengingar við Landakot, sér í lagi þar sem skjólstæðingar eru aldrei einstaklingar og margir heimsóknargestir hætta að aka bifreið eða treysta sér ekki í miðbæjarumferð.
- Fjölga þarf stoppistöðvum á Mýrargötu.

Skóla- og frístundaakstur

- Óskar hverfisráð Vesturbæjar eftir að Strætó tengi skóla og frístundarstarf í hverfinu betur við þær leiðir sem börnin eru að fara með frístundastrætó í dag. Einnig er mikilvægt að eldri borgarar í hverfinu geti sótt þjónustu innan hverfis. Óskað er eftir sérstakri Vesturbæjarleið, sjálfstæðri leið innan hverfis, til að koma til móts við þarfir yngstu og elstu íbúa hverfisins. Hverfisráð Vesturbæjar vill hvetja Strætó til að kynna innan leik- og grunnskóla möguleikann á að nýta ferðir Strætó í vettvangsferðir skólanna.
- Skóla- og frístundasvið tekur undir mikilvægi þess að stýrihópnum verði í framhaldinu falið það verkefni að vinna tillögur að samþættingu almenningssamgangna og skóla- og frístundaaksturs í öðrum hverfum borgarinnar, með sama hætti og unnið hefur verið fyrir Vesturbæ. Mikilvægt er að vinna breytingar í Vesturbæ í samstarfi við skóla- og frístundasvið ef sérstök Vesturbæjarleið á að taka við af frístundaakstri.
- Skóla- og frístundasvið óskar eftir því við Strætó að endurskoðaðar verði reglur/viðmið um hópastærðir í ferðum barna og unglinga á vegum skóla- og frístundasviðs. Skilningur er á því að ekki sé æskilegt að barnahópar séu að ferðast á álagstíma vagnanna en óskar eftir að þetta verði rýnt betur. Mikilvægt er að börn og unglingar í skóla- og frístundastarfi fái að nýta kort stofnananna í strætó allan daginn. Samstarf milli aðila verði aukið, t.d. þannig að stofnanir láti vita þegar fyrirhugað er að ferðast með stóra hópum og að hægt sé að óska eftir aukavögnum.

Annað

- Að mati Skipulagsdeildar Strætó kemur leiðakerfistillagan vel út í heildina og margir jákvæðir þættir, eins og t.d. færri skiptingar fyrir farþega sem fara til og frá miðbæ. Það þarf þó að tryggja að strætó fái forgang þar sem hann ekur og að götur eins og Hverfisgata og Barónsstígur geti tekið við slíkum akstri.
- Á Landspítala starfa um 5000 starfsmenn, starfsstöðvar eru dreifðar um borgina í 100 byggingum. 6% starfsmanna nota strætó sem sinn helsta ferðamáta í og úr vinnu og 20% starfsfólks hefur áhuga á að taka oftar strætó í og úr vinnu. Helstu sjónarmið starfsmanna um hvernig auka mætti hlut almenningssamgangna eru þau að mikilvægast er að Strætó hefji ferðir fyrr og hætti seinna, auki tíðni ferða og stytti ferðatíma.
- Mikilvægt er að mati Landspítala að auka tíðni ferða fyrir kl. 8 á morgnana og eins eftir kl. 16. Þekkt er að á álagstímum fái starfsmenn spítalans sem búsettir eru fjarri upphafsstöð leiðar, t.d. starfsmenn sem búa í Kópavogi, ekki far með strætó því vagninn er þegar orðinn yfirfullur af farþegum úr Hafnarfirði og Garðabæ. Því óskar Landspítalinn eftir því að ferðum á álagstímum á þessum löngu leiðum verði fjölgað.



- Landspítali óskar eftir að tekið verði ríkt tillit til mikilvægi spítalans fyrir íbúa samfélagsins, starfsmenn, sjúklinga og gestir þeirra sem skili sér í því að biðstöðvar séu ávallt nálægt helstu starfsstöðvum spítalans. Gott væri ef biðstöðvar væru kenndar við Landspítala eða að minnsta kosti að hægt sé að leita að starfsstöð Landspítala í leiðarvísi Strætó (sjá tillögu í umsögn Landspítala að neðan).
- Hjá Landspítalanum hafa breytingar undanfarin ár og samdráttur í þjónustu Strætó gert það að verkum að verulegur óþarfa kostnaður hefur orðið til hjá Landsspítalanum vegna leigubílakostnaðar en færri starfsmenn geta nýtt sér strætó eftir samdrátt.
- Markmið öflugra almenningssamgangna ætti að vera að þjónusta alla íbúa borgarinnar óháð aldri eða skerðingum. Miðað við fyrirliggjandi upplýsingar verður ekki séð að tillögur að breytingum á leiðakerfi Strætó hafi umtalsvert óhagræði í för með sér gagnvart notendum þjónustu og starfsfólki velferðarsviðs.
- Mikilvægt er að bæta tengingar við elliheimili og þjónustuíbúðir aldraðra.

Viðbrögð við umsögnum

Stýrihópur hefur farið yfir umsagnir. Með hliðsjón af umsögnum sem bárust verður mat lagt á atriði sem tilgreind eru að neðan áður en stýrihópur lýkur verkefni sínum. Tillaga að leiðakerfisbreytingum vegna flutninganna verður áfram til skoðunar næstu misseri og kann að taka breytingum frá þeirri tillögu sem nú hefur verið til umsagnar.

Einhver þeirra atriða sem tilgreind eru að neðan er hægt að skoða og framkvæma fyrr en síðar óháð flutningi meginskiptistöðvar. Önnur leiðakerfismál verða áfram til skoðunar fram að flutningi en endanleg tillaga stýrihópsins verður grundvöllur og útgangspunktur vinnu við næstu skref í þróun samgöngumiðstöðvar á U-reit og þróun leiðakerfisins fram að opnun hennar.

- **Leið 1, 2 og 4 – Stoppistöð í Fossvogsdal:** Tillaga um stoppistöðvar á Kringlumýrarbraut við göngubré í Fossvogsdal hefur áður komið fram og Strætó bs. hefur áhuga á að skoða það nánar til að bæta aðgengi Suðurhlíða/HR og Fossvogs/LSH að leiðum 1, 2 og 4. Stýrihópur felur USK í samvinnu við Strætó bs. og Vegagerðina að kanna málið nánar. Þessa könnun er hægt að vinna strax, hún er óháð tímasetningu opnunar samgöngumiðstöðvar á U-reit.
- **Leið 5 og leið 16:** Tillaga að leiðakerfisbreytingum gerir ekki ráð fyrir breytingum á leið 5 frá því sem nú er. Í umsögn hverfisráðs Vesturbæjar er bent á að eftirsjá er að þeirri breytingu sem lögð var til 2012 um akstur leiðar 5 um Hringbraut. Leið 16 mun aka sömu leið og leið 5 í tillögu frá 2012 og á sömu tíðni. Þjónustan verður því sú sama í tillögu 2012 og tillögu 2015.
- **Leið 11:** Stýrihópur óskar eftir að Strætó bs. kanni kosti og galla þess að leið 11 aki um Granda í stað leiðar 13 í fyrirliggjandi tillögu.
- **Leið 14:** Miðað við framkomnar umsagnir virðist almenn ánægja vera með tillögu að leið 14. Í umsögn hverfisráðs Laugardals segir þó: „Ljóst er að með breytingu á leið 14, sem er lykilleið í hverfinu, er um mikla þjónustuskerðingu að ræða.“ Samkvæmt tillögu að leiðakerfisbreytingu verður leið 14 óbreytt austan Kringlumýrarbrautar, á að aka sömu götur í Laugardal og fara um Hlemmsvæðið og BSÍ eins og hún gerir í dag en aka í leiðinni um Háteigsveg, Hlíðar og Þingholt til að tengja þau svæði betur við Laugardalinn. Leið 14, skv. tillögu að leiðakerfisbreytingu, fer ekki vestar en BSÍ og fer því ekki um Lækjartorg og Granda eins og í dag. Stýrihópur óskar eftir að Strætó bs. vinni nánari útfærslu leiðar 14 með vesturenda leiðarinnar og



umsögn hverfisráðs Laugardals í huga (sjá líka leið 15 að neðan). Strætó bs. skoði jafnframt kosti og galla þess að leið 14 aki um Réttarholtsveg í stað Grensásvegar. Gengið verði út frá að eldri hraðahindrunum á Réttarholtsvegi verði skipt út fyrir „kodda“ ef fýsilegt er að strætisvagnaleið aki þar um.

Stýrið felur USK að kanna nánar hvort og hvernig best er að útfæra akstur leiðar 14 um Flugvallarveg/Skógarhlíð/Eskihlíð og stoppistöð við Flugvallarveg 12 (þar sem farið er niður í undirgöng undir Bústaðaveg). Ef sú akstursleið gengur ekki upp verði miðað við að koma fyrir stoppistöðvum beggja vegna Bústaðavegar og að ekið verði um Litluhlíð í stað Flugvallarvegar/Skógarhlíðar eins og tillagan gerir ráð fyrir.

- **Leið 15:** Stýrið felur USK að kanna nánar hvort og hvernig best er að útfæra akstur leiðar 14 um Flugvallarveg/Skógarhlíð/Eskihlíð og stoppistöð við Flugvallarveg 12 (þar sem farið er niður í undirgöng undir Bústaðaveg). Ef sú akstursleið gengur ekki upp verði miðað við að koma fyrir stoppistöðvum beggja vegna Bústaðavegar og að ekið verði um Litluhlíð í stað Flugvallarvegar/Skógarhlíðar eins og tillagan gerir ráð fyrir.
- **Leið 16:** Stýrið felur USK í samvinnu við Strætó bs. að fjölga biðstöðvum á Geirsgötu/-Mýrargötu frá því sem nú er. Þetta atriði er hægt að vinna strax, óháð tímasetningu opnunar samgöngumiðstöðvar á U-reit. Leið 16 mun aka um Héðinsgötu/Klettagarða eins og í dag. Fyrir mistök var leiðin sýnd á Sæbraut á korti á skýrsludrögum sem send voru til umsagnar. Stýrið felur USK að kanna nánar hvort og hvernig best er að útfæra akstur leiðar 16 um Hverfisgötu og galla þess að leiðin fari um Hverfisgötu í stað Kalkofnsvegar/Sæbrautar eins og bent er á í umsögn Hverfisráðs Vesturbæjar. Stýrið felur USK að kanna nánar hvort og hvernig best er að útfæra akstur leiðar 16 um Hverfisgötu og galla þess að leiðin fari um Hverfisgötu í stað Kalkofnsvegar/Sæbrautar eins og bent er á í umsögn Hverfisráðs Vesturbæjar. Stýrið felur USK að kanna nánar hvort og hvernig best er að útfæra akstur leiðar 16 um Hverfisgötu og galla þess að leiðin fari um Hverfisgötu í stað Kalkofnsvegar/Sæbrautar eins og bent er á í umsögn Hverfisráðs Vesturbæjar.
- **Leið 17:** Ósk íbúa í Bústaðahverfi um betri tengingar við Laugardal kemur fram í umsögnum og hefur komið fram áður. Stýrið felur USK að kanna nánar hvort og hvernig best er að útfæra akstur leiðar 17 um Réttarholtsveg í stað Sogavegar til að mæta þessum óskum. Svipuð skoðun mun hafa farið fram áður hjá Strætó bs.
- **Leið 18:** Leiðin verður óbreytt frá því sem er í dag en byrjar og endar ferð sína á BSÍ í stað Hlemms. Stýrið felur USK að kanna nánar hvort og hvernig best er að útfæra akstur leiðar 18 um Réttarholtsveg í stað Grensásvegar. Gengið verði út frá að eldri hraðahindrunum á Réttarholtsvegi verði skipt út fyrir „kodda“ ef fýsilegt er að strætisvagnaleið aki þar um.
- **Miðbæjarleið:** Á fundum stýriðs hefur komið fram að hópurinn telur ekki þörf á sérstakri miðbæjarleið að svo stöddu þar sem leiðir 1, 3, 6, 11, 12, 13 og 14 aka sömu götur og miðbæjarleið átti að aka skv. tillögu frá 2012. Stýrið felur USK í samstarfi við Bílastæðasjóð og hagsmunaaðila í ferðapjónustu miðborginni kanna sérstaklega hvort miðbæjarleið komi í framtíðinni til viðbótar öðrum leiðum þegar starfsemi verður hafin í samgöngumiðstöð á U-reit og reynsla komin á þjónustuna.
- **Vesturbæjarleið:** Í umsögnum er bent á skort á tengingum við gamla Vesturbæinn sunnan Hringbrautar (Hofsvallagata/Túngata/Landakot) en skýringin er sú að svokölluð Vesturbæjarleið sem hefur verið til skoðunar en er ekki sýnd í skýrslu stýriðsins á að leysa það hlutverk. Eins er bent á tengslaleysi Skerjafjarðar. Ekki liggur fyrir hvort sérstök Vesturbæjarleið sem leysa á hlutverk skóla- og frístundaaksturs og bæta almenningssamgöngur í Vesturbænum verði að veruleika samhliða flutningi meginskiptistöðvar af Hlemmi á BSÍ. Stýrið felur USK að kanna nánar hvort og hvernig best er að útfæra akstur leiðar 16 um Hverfisgötu og galla þess að leiðin fari um Hverfisgötu í stað Kalkofnsvegar/Sæbrautar eins og bent er á í umsögn Hverfisráðs Vesturbæjar.



verði þannig meginleiðin um gamla Vesturbæinn þegar samgöngumiðstöð á U-reit opnar ef ekki verður farið í sérstaka Vesturbæjarleið.

- **Laugardalur:** Leiðakerfi um Laugardal skv. tillögu stýrihópsins er óbreytt frá því sem nú er. Leiðir 2, 5, 15 og 17 koma til með að aka Suðurlandsbraut í suðurjaðri Laugardals. Leið 14 mun aka um Skeiðarvog, Langholtsveg, Sundlaugaveg og Kringlumýrarbraut en vesturendi hennar breytist eins og áður sagði og það kann að leiða til þjónustuskerðingar Leiðir 12 og 16 munu aka um Borgartún/Sundlaugarveg. Þessar leiðir fara þarna um í dag. Stýrihópur óskar eftir að Strætó bs. vinni nánari útfærslu leiðar 14 með vesturenda leiðarinnar og umsögn hverfisráðs Laugardals í huga ásamt því að kanna kosti og galla þess að leið 15 aki um Hverfisgötu og Lækjargötu.
- **Landspítali:** Í umsögn Landspítala er mörgum ábendingum sem haldið verður til haga hjá USK og Strætó bs. komið á framfæri. Meðal annars er óskað eftir aukinni þjónustu almenningssamgangna við spítalann. Hvað þjónustutíma, tíðni og flutningsgetu varðar er vísað í nýlega stefnumörkun í almenningssamgöngum í Reykjavík sem samþykkt var í borgarstjórn í júní. Þar segir m.a. að Reykjavíkurborg beiti sér fyrir því að:
 - Strætó byrji að ganga áður en flestir vinnustaðir og þjónusta opnar á morgnana bæði virka daga og um helgar
 - Strætó haldi uppi þjónustu þar til að veitinga- og skemmtistaðir loka bæði virka daga og um helgar.
 - Áhersla verði á að stytta ferðatíma Strætó og skiptingum haldið í lágmarki í ferðum milli borgarhluta til að hann verði samkeppnishæfur við aðra ferðamáta.
 - Tíðni Strætó verði aukin eins og kostur er, sérstaklega á helstu stofnleiðum og Strætó nái að anna eftirspurn á háannatímum.
 - Gerð verði ítarleg úttekt á innleiðingu hágæða almenningssamgöngukerfis á borð við hraðvagna eða léttlest sem komi til viðbótar við kerfi strætisvagna.



SAF

Umhverfis- og skipulagssvið
Reykjavíkurborgar
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík
Reykjavík 10. september 2015

Efni: Umsögn um drög að leiðarkerfisbreytingum í Reykjavík vegna alhliða samgöngumiðstöðvar á U-reit

Ágæti viðtakandi,

Samtök ferðaþjónustunnar (Samtökin) hafa farið yfir drög að leiðarkerfisbreytingum í Reykjavík vegna alhliða samgöngumiðstöðvar á U-reit og hafa eftirfarandi athugasemdir með tilliti til ferðaþjónustu:

Samtökin hafa ekki efnislegar athugasemdir við leiðarkerfisbreytingarnar. Hins vegar er nauðsynlegt að huga vel að þörfum ferðamanna og ferðaþjónustufyrirtækja þegar kemur að þarfagreiningu samgöngumiðstöðvar á U-reit og öðrum stórum viðkomustöðum strætó víðsvegar um borgina.

Samtökin vilja koma á framfæri mikilvægi þess að núverandi fyrirkomulagi á takmörkunum umferðar stórra hópþreifreiða um miðborgina sé hið minnsta viðhaldið. Nauðsynlegt er að koma fyrir vel merktum safnstæðum á völdum stöðum til að þjóna betur ferðamönnum og ferðaþjónustuaðilum sem staðsettir eru í miðborginni.

Virðingarfyllst

Samtök ferðaþjónustunnar

Gunnar Valur Sveinsson

Sæll Ólafur

Ég sendi þetta öðrum formönnum til upplýsingar jafnframt. Vonandi skilaði það sér í sumar en ef ekki þá er hér meðfylgjandi umsögn hverfisráðs Vesturbæjar sem samþykkt var á fundi ráðsins 18. júní s.l. Jafnframt læt ég fylgja með samantekt á niðurstöðum vinnufundar sem hverfisráð Vesturbæjar hélt með íbúum í safnaðarheimili Neskirkju 27. maí s.l.

Hverfisráð Vesturbæjar hefur tekið tillögu stýrihóps um leiðakerfisbreytingar í Reykjavík til skoðunar og hefur eftirfarandi ábendingar um tillöguna: Akstur um gamla Vesturbæ minnkar mjög verulega frá því sem áður var og er sérstök eftirsjá að akstri um Hofsvallagötu/Túngötu. Sú leið er mikilvægur liður í því að tengja Vesturbæinn sunnan Hringbrautar beint við miðborgina. Mikilvægar biðstöðvar við Hávallagötu og Ásvallagötu hverfa alfarið. Kanna ætti möguleikann á því að aka fleiri götur í gamla Vesturbæ, t.d. Framnesveg, Vesturgötu og Ægisgötu. Leið 6 gæti ekið um Hringbraut og Hofsvallagötu um Túngötu og Vonarstræti í framhaldi af ferð sinni framhjá HÍ í stað þess að fara þaðan beint niður í miðborg. Enn betra væri ef leiðin færi um Birkimel, Neshaga, og þaðan upp á Hofsvallagötu. Hætt er við að leiðir 11 og 13 þyki fara of mikinn hlykk á leið sinni um Umferðarmiðstöðina áður en komið er í miðborgina. Eftirsjá er að þeirri breytingu sem lögð var til 2012 um akstur leiðar 5 um Hringbraut. Íbúar Vesturbæjar njóta ekki góðs aðgengis að þeim leiðum sem kallaðar voru stofnleiðir nema í jaðri hverfisins. Framlenging aksturs leiðar 5 með Hringbraut og Ánanaustum hefði verið mikil samgöngubót og í mun betra samræmi við stefnu AR2010-2030. Leið 13 sneiðir hjá einni mikilvægustu stöðinni á sinni leið, við Furumel og Neshaga þar sem er gott aðgengi að Melaskóla, Hagaskóla, Íþróttahúsi Hagaskóla, skátastarfi og Neskirkju. Fagna ber að Grandagarður/Fiskislóð er komin í betra samband við hverfið. Leið 16 ætti að fara um Hverfisgötu á leið sinni að Hlemmi í stað þess að fara um Kalkofnsveg. Fagna ber að gert sé ráð fyrir akstri tveggja leiða um Hverfisgötu að nýju. Ekki er tekið á viðvarandi tengslaleysi Skerjafjarðar við aðra hluta Vesturbæjarins með þessari breytingu. Líklega mætti forgangsraða beinni tengingu við svæðið kringum Hagatorg og Frostaskjól á kostnað beinni tengingar við Umferðarmiðstöð. Einnig þarf að passa upp á að skiptingar nýtist jafn vel til



beggja átta. Dæmi eru um að auðvelt sé að fara út á heilsugæslustöðina á Seltjarnarnesi en erfiðara að komast til baka vegna biðtíma milli skiptinga. Óskar hverfisráð Vesturbæjar eftir að Strætó tengi skóla og frístundarstarf í hverfinu betur við þær leiðir sem börnin eru að fara með frístundastrætó í dag. Einnig er mikilvægt að eldri borgarar í hverfinu geti sótt þjónustu innan hverfis. Óskað er eftir sérstakri Vesturbæjarleið, sjálfstæðri leið innan hverfis, til að koma til móts við þarfir yngstu og elstu íbúa hverfisins. Hverfisráð Vesturbæjar vill hvetja Strætó til að kynna innan leik- og grunnskóla möguleikann á að nýta ferðir Strætó í vettvangsferðir skólanna.

Reykjavík, 23. júní 2015.

Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkur
b.t. Ólafs Bjarnasonar, samgöngustjóra
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

Á 130. fundi hverfisráðs Laugardals sem haldinn var 22. júní fór fram umræða um drög að skýrslu stýrihóps um leiðakerfisbreytingar vegna alhliða samgöngumiðstöðvar á U-reit.

Eftirfarandi umsögn samþykkt:

Hverfisráð Laugardals fagnar því að þessar tillögur til umsagnar. Hverfið er umlukkið stórum stofnbrautum og því skiptir skipulag almennings-samgangna íbúa miklu máli með tilliti til lífsgæða, því eru tengingar innan hverfis og við nærliggjandi hverfi mikilvægar. Hverfisráð telur að mun víðtækara samráðsferli þurfi að eiga sér stað áður en þessar breytingar eru afgreiddar og samþykktar. Sérstaklega varðandi yngstu og elstu notendurna. Þess vegna vill hverfisráð Laugardals koma þeirri ábendingu á framfæri að halda fund eða fundi með ungmennaráðum hverfanna, Félagi eldri borgara og notendaráðum í félagsstarfi aldraðra til að ræða þetta frekar og fá viðbrögð og athugasemdir. Þess vegna óskar hverfisráðið eftir því að fá lengri frest til að skila inn athugasemdum við þessar tillögur og í því sambandi væri hægt að halda fund eða fundi með þessum hópum í okkar hverfi í haust. Einnig gætum við staðið fyrir almennum íbúafundi þar sem þessar breytingar væru kynntar.

Lára Óskarsdóttir lagði fram eftirfarandi bókun:

Skoða skal aðrar staðsetningar samgöngumiðstöðvar en á U-reit.

Þessu er hér með komið á framfæri,

F.h. hverfisráðs Laugardals
Sigtryggur Jónsson, framkvæmdastjóri.



Reykjavík, 31.ágúst 2015.

Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkur
b.t. Ólafs Bjarnasonar, samgöngustjóra
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

Á 131. fundi hverfisráðs Laugardals sem haldinn var 24. ágúst fór fram umræða um drög að skýrslu stýrihóps um leiðakerfisbreytingar vegna alhliða samgöngumiðstöðvar á U-reit. Eftirfarandi bókað undir 2. lið

Umsögn um drög að skýrslu stýrihóps um leiðakerfisbreytingar vegna alhliða samgöngumiðstöðvar á U-reit sem lögð var fram til umsagnar á júní fundi rædd. Frestur til að skila umsögninni er til næstu mánaðarmóta.

Hverfisráð ítrekar bókun sína frá síðasta fundi en þar kemur m.a. fram:

...“Hverfisráð telur að mun viðtækara samráðsferli þurfi að eiga sér stað áður en þessar breytingar eru afgreiddar og samþykktar. Sérstaklega varðandi yngstu og elstu notendurna. Þess vegna vill hverfisráð Laugardals koma þeirri ábendingu á framfæri að halda fund eða fundi með ungmennaráðum hverfanna, félagi eldri borgara og notendaráðum í félagsstafi aldraðra til að ræða þetta frekar og fá viðbrögð og athugasemdir.

Þess vegna óskar hverfisráðið eftir því að fá lengri frest til að skila inn athugasemdum við þessar tillögur og í því sambandi væri hægt að halda fund eða fundi með þessum hópum í okkar hverfi í haust. Einnig gætum við staðið fyrir almennum íbúafundi þar sem þessar breytingar væru kynntar.“

Í ljósi samsetningar íbúa í Laugardal þar sem hlutfall aldraðra er yfir meðallagi miðað við Reykjavík í heild óskar ráðið mjög eindregið eftir virkara samráði við stýrihópinn um þessar leiðakerfisbreytingar. Haldinn verði fundur með hverfisráði, íbúasamtökum og helstu hagsmunaaðilum þar sem breytingarnar verði kynntar. Ungmennaráð Laugardals og Háaleitis hefur ekki fundað síðan í vor og er enn í sumarleyfi. Afstaða þess liggur því ekki fyrir frekar en notendaráða félagsmiðstöðva í hverfinu sem einnig voru í sumarleyfi.

Þessu er hér með komið á framfæri,

F.h. hverfisráðs Laugardals
Sigtryggur Jónsson, framkvæmdastjóri.



Reykjavíkurborg



Þjónustumiðstöð
Laugardals & Háaleitis

Reykjavík 1. október, 2015

Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkur
b.t. Ólafs Bjarnasonar, samgöngustjóra
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

Á 132. fundi hverfisráðs Laugardals miðvikudaginn 16. september 2015 var rætt um drög að **skýrslu stýrihóps um leiðakerfisbreytingar** vegna alhliða samgöngu-miðstöðvar á U-reit.

Hverfisráð samþykkti eftirfarandi bókun:

Svo virðist að ekki standi til hjá stýrihópnum að halda íbúafund og lýsir hverfisráð yfir óánægju með þá ákvörðun. Hverfisráð mun leita eftir því við hagsmunaaðila í hverfinu að halda opinn íbúafund þar sem þessar breytingar sem koma fram í skýrslunni verða kynntar og ræddar. Ljóst er að með breytingu á leið 14, sem er lykillið í hverfinu, er um mikla þjónustuskerðingu að ræða.

Þessu er hér með komið á framfæri,

F.h. hverfisráðs Laugardals
Sigtryggur Jónsson, framkvæmdastjóri.



Stýrihópur um leiðakerfisbreytingar í Reykjavík

Tillögur stýrihóps um leiðakerfisbreytingar í Reykjavík vegna alhliða samgöngumiðstöðvar á U-reit

Á fundi menningar- og ferðamálaráðs þ. 24. ágúst sl. kynntu Ólafur Bjarnason samgöngustjóri og Þorsteinn R. Hermannsson tillögur að breytingum á leiðarkerfi Strætó. Hjálögð er umsögn menningar- og ferðamálaráðs um tillögurnar. Fulltrúar Sjálfstæðisflokksins og fulltrúi Framsóknar og flugvallarvina lögðu fram svohljóðandi bókun:

Sem fyrr er gagnrýnt að fulltrúar meirihlutflokkanna í borgarstjórn skuli velja BSÍ við Vatnsmýrarveg 10 fyrir miðstöð almenningssamgangna án undangenginnar þarfagreiningar og úttektar á því hvort sá staður sé ákjósanlegasti staðurinn fyrir þessa starfsemi til framtíðar. Að því undanskildu er tekið undir þá gagnrýni og ábendingar sem fram koma í umsögn menningar- og ferðamálaráðs.

f.h. menningar- og ferðamálaráðs

Auður Halldórsdóttir

Auður Halldórsdóttir
verkefnastjóri
skrifstofa Menningar- og ferðamálasviðs

Hjálagt:

Umsögn menningar- og ferðamálaráðs um tillögur stýrihóps um leiðakerfisbreytingar í Reykjavík

Viðtakandi: Stýrihópur um leiðakerfisbreytingar í Reykjavík

Sendandi: Menningar- og ferðamálaráð

Umsögn um tillögur stýrihóps um leiðakerfisbreytingar í Reykjavík vegna alhliða samgöngumiðstöðvar á U-reit

Menningar- og ferðamálaráð leitaði álits sviðsins og stofnana þess á tillögum um umræddar leiðakerfisbreytingar. Borgarsögusafn Reykjavíkur, Borgarbóksafn Reykjavíkur, Listasafn Reykjavíkur og Höfuðborgarstofa fagna því að fá tækifæri til þess að koma með ábendingar um fyrirhugaðar leiðakerfisbreytingar vegna alhliða samgöngumiðstöðvar á umferðarmiðstöðvarreit. Fyrir Menningar- og ferðamálasvið er það mikið hagsmunamál að aðgengi að menningarstofnunum sé tryggt og hugað sé vel að hagsmunum ferðamanna og ferðaþjónustu í Reykjavík.

Hvað sjónarmið tengd ferðaþjónustu varðar vill menningar- og ferðamálaráð koma eftirfarandi athugasemdum og ábendingum á framfæri:

Með hagsmuni ferðamanna að leiðarljósi, þykir okkur miður að hvergi í drögunum sé minnst á þarfir gesta borgarinnar. Um 900 þúsund erlendir ferðamenn sækja borgina heim á ári og því um afar stóran og mikilvægan hóp notenda almenningssamgangna að ræða.

Leiðarkerfi Strætó eins og það er í dag er mjög flókið og oft reynist erfitt fyrir starfsfólk í



ferðaþjónustu að útskýra það fyrir ferðamönnum og enn erfiðara fyrir ferðamenn að skilja kerfið. Áætlunarferðir frá Reykjavík eru nú gerðar út frá mörgum stöðum, en með tilkomu samgöngumiðstöðvar má ætla að leiðarkerfið einfaldist þar sem allar brottfarir úr miðbænum fara þar í gegn. Núverandi fyrirkomulag er eftirfarandi:

- ☐ Áætlunarferðir Strætó fara frá Mjódd.
- ☐ Trex er með brottför úr Aðalstræti og tjaldstæðum.
- ☐ Sterna er með brottför úr Hörpu.
- ☐ Reykjavík Excursions er með brottför frá BSÍ
- ☐ Iceland Excursions frá Holtagörðum.

Í tengslum við nýja samgöngumiðstöð þarf að vera aðstaða í boði fyrir alla þá aðila sem bjóða áætlunarferðir út úr bænum, en það myndi einfalda heimamönnum og gestum borgarinnar til muna að nýta sér almenningssamgöngur. Fyrirtækið Reykjavík Excursions sem hefur haft aðstöðu á U-reit hingað til yrði að víkja og aðeins Strætó hefði fasta aðstöðu fyrir sína bíla. Tryggja þarf að allir rekstraraðilar sem hafa leyfi til reksturs fái aðgang til að sækja og skila af sér farþegum.

Með öflugri samgöngumiðstöð og öflugum miðbæjarvagni ætti að vera hægt að minnka umferð hópferðabíla um miðborgina og er það mjög jákvætt. Tillaga að leiðarkerfisbreytingum frá 2012 hefði fallið mjög vel að þörfum ferðamanna þar sem Miðbæjarhringleið (M1 og M2) gerir gestum kleift að taka einn vagn beint á miðstöð þar sem hægt er að taka vagna í allar áttir, innan borgar jafnt sem utan. Því er fagnað að í tillögunum er gert ráð fyrir miðborgarvagni sem gengur ört, þó er bent er á mikilvægi þess að slíkur vagn byrji að ganga snemma á morgnanna (helst á nóttunni) til þess að minnka akstur stærri bíla um miðborgina sem sækja farþega í flug. Þá þyrftu vagnarnir að vera gerðir þannig að auðvelt sé að ganga um þá með mikinn farangur, barnavagna, hjólastóla o.þ.h. Mikilvægt er að Miðbæjarhringleið verði að veruleika sem fyrst.

Mikilvægt er að hafa leiðarkerfi einfalt og skýrt og að tryggja einfalt aðgengi að helstu stöðum sem ferðamenn sækja. Skiptistöð í Ártúni virðist flókin fyrir erlenda gesti, einnig hafa tíðar breytingar á leiðarkerfi strætó valdið ruglingi meðal ferðamanna, þar sem kort með áætlunarleiðum eru prentuð að vori til með sumaráætlun er svo ekki lengur í gildi um haustið. Vinsælir áfangastaðir hjá ferðamönnum þar sem almenningssamgöngur mættu vera betri allt árið eru: Árbæjarsafn, Esja, Gljúfrasteinn, Perlan og Skarfabakki (Viðeyjarferja). Til eru dæmi um að gestir hætti einfaldlega við göngu á Esju og að heimsækja Gljúfrastein þar sem strætó samgöngur á þessa staði eru afar takmarkaðar.

Af þessum tillögum er erfitt að sjá hvaða áhrif breytingartillögur þessar hafa á þjónustu við notendur Árbæjarsafns, en að sama skapi er við hæfi að áréttu mikilvægi góðra almenningssamgangna við safnið og merkinga til og frá þeim biðstöðum sem tengja það við leiðakerfi Strætó. Bætt tenging við Grandann er mikið fagnaðarefni, enda er það svæði í mikilli uppbyggingu sem leiðir til aukins straums fólks þangað. Því haldast þar eðlilega í hendur bættar samgöngur og aukinn fjöldi farþega.

F.h. menningar- og ferðamálaráðs

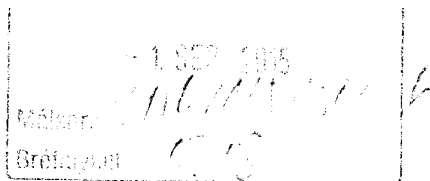
Auður Halldórsdóttir

verkefnastjóri

skrifstofa Menningar- og ferðamálasviðs



Umhverfis- og skipulagssvið
Ólafur Bjarnason
Borgartún 12-14
105 REYKJAVÍK



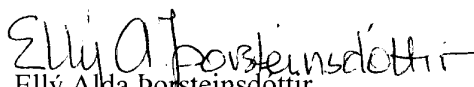
Tillaga um leiðakerfisbreytingar Strætó.

Á fundi velferðarráðs þann 27. ágúst 2015 var lagt fram bréf samgöngustjóra Umverfis og skipulagssviðs dags. 4. ágúst 2015, þar sem tillögu um leiðakerfisbreytingar Strætó var vísað til umsagnar velferðarráðs og var eftirfarandi bókun samþykkt.

Velferðarsvið starfrækir fjölbreytta þjónustu fyrir borgarbúa á 129 starfsstöðvum víðsvegar um borgina, þjónustunotendur eru tæplega 20.500 og fjöldi starfsmanna er um 2.300. Meðal annars starfrækir velferðarsvið fjölbreytta þjónustu fyrir fatlað fólk og eldri borgara. Það er mikilvægt að hafa í huga að leiðakerfi Strætó sé byggt upp með þeim hætti að fatlað fólk og eldri borgarar geti nýtt sér almenningssamgöngur í eins miklum mæli og kostur er til að komast á milli staða og nýta sér þjónustu borgarinnar. Aðgengilegir vagnar, upplestur í vögnum á næsta viðkomustað, leiðakerfi á auðlesnu máli og fjarlægð frá stoppistöð að þjónustu skiptir miklu máli. Þess vegna telur velferðarráð mikilvægt að Strætó skoði hvort leiðakerfið nýtist þessum notendahópi með tilliti til fjarlægða innan hverfa. Markmið öflugra almenningssamgangna ætti að vera að þjónusta alla íbúa borgarinnar óháð aldri eða skerðingum. Miðað við fyrirliggjandi upplýsingar verður ekki séð að tillögur að breytingum á leiðakerfi Strætó hafi umtalsvert óhagræði í för með sér gagnvart notendum þjónustu og starfsfólki velferðarsviðs.

Þetta tilkynnist hér með.

Virðingarfyllst,


Elly Alda Þorsteinsdóttir
skrifstofustjóri.

Hjálagt:
Bréf samgöngustjóra dags. 4. ágúst 2015



Umhverfis- og skipulagssvið
Ólafur Bjarnason
Samgöngustjóri
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

Efni: Leiðakerfisbreytingar í Reykjavík.

Á fundi skóla- og frístundasviðs 26. ágúst sl. var lögð fram drög að leiðakerfisbreytingum í Reykjavík vegna alhliða samgöngumiðstöðvar á U-reit ásamt tillögu að breytingum á leiðakerfi Strætó. Jafnframt lögð fram umsögn skóla- og frístundasviðs, dags. 19. ágúst 2015, um leiðakerfisbreytingar í Reykjavík vegna alhliða samgöngumiðstöðvar á U-reit.

Umsögn skóla- og frístundasviðs samþykkt með 4 atkvæðum Skóla- og frístundaráðsfulltrúa Bjartrar framtíðar, Samfylkingarinnar og Vinstri grænna. Skóla- og frístundaráðsfulltrúarnir Sjálfstæðisflokksins og Framsóknar og flugvallarvina sitja hjá.

Skóla- og frístundaráðsfulltrúar Sjálfstæðisflokksins lögðu fram svohljóðandi bókun:

Fulltrúar Sjálfstæðisflokksins gera alvarlegar athugasemdir við að unnið sé að því á vegum Reykjavíkurborgar að koma framtíðarmiðstöð almenningsamgangna fyrir á Vatnsmýrarvegi 10 án þess að sérfræðileg úttekt liggi fyrir um hver sé besti staðurinn í borginni fyrir slíka miðstöð. Æskilegt er að slík úttekt fari fram þar sem bornir verði saman aðrir þeir staðir, sem nefndir hafa verið sem álitlegir kostir fyrir slíka miðstöð, t.d. Kringlan og Mjóddin. Slík úttekt lá ekki fyrir þegar meirihluti Samfylkingar og Bjartrar framtíðar tók um það pólitíska ákvörðun á síðasta kjörtímabili að slík miðstöð yrði á Vatnsmýrarvegi 10. Skorað er á nýjan borgarstjórnarmeirihluta að endurskoða staðarval umræddrar miðstöðvar sem fyrst. Í slíkri skoðun væri lagt til grundvallar að ekki verði óeðlilegur halli á þjónustu strætisvagna milli vestur- og austurhluta borgarinnar. Eitt helsta markmið úttektarinnar væri að leiða í ljós hvernig ólíkir valkostir á staðsetningu nýrrar samgöngumiðstöðvar þjóni sem best almennum þörfum borgarbúa til að sækja skóla-, íþrótta- og frístundastarf í heimahverfi sínu eða annars staðar í borginni. Á þeim grundveiii væri síðan tekin ákvörðun um nýja miðstöð

Hér með er umsögninni komið á framfæri við umhverfis og skipulagssvið.

Virðingarfyllst

Ragnar Þorsteinsson
sviðsstjóri skóla- og frístundasviðs



Reykjavíkurborg
Skóla- og frístundasvið

Reykjavík, 19. ágúst 2015
SFS2015080005
83. fundur / fskj. 3.3
Rb/sp/aás/hs

Viðtakandi: Skóla- og frístundaráð

Sendandi: Ragnar Þorsteinsson, sviðsstjóri skóla- og frístundasviðs

Efni: Umsögn skóla- og frístundasviðs um leiðakerfisbreytingar í Reykjavík vegna alhliða samgöngumiðstöðvar á U-reit

1. Skóla- og frístundasvið telur það jákvæða breytingu að flytja meginskiptistöð almenningssamgangna frá Hlemmi í nýja samgöngumiðstöð á U-reit. Í núverandi skipulagi er orðið þröngt um starfsemina á Hlemmi. Eins gætu opnast betri möguleikar á að ferðast með hópa barna og unglinga út fyrir borgina og að fólk utan borgarinnar komi til starfa í Reykjavík.
2. Sviðið telur það jákvætt fyrir skóla- og frístundastarf í Reykjavík að það verði minna um skiptingar á ferðum úr austurhluta borgarinnar í miðborgina eins og okkur skilst á grein 6 um hverfi Reykjavíkur austan Elliðaána. Þetta er mikilvægt til að bæta aðgengi barna úr austurbænum að menningarstarfi í miðbænum og vegna þess að erfitt er að þurfa að skipta um vagn í ferðum með barnahópa.
3. Skóla- og frístundasvið leggur áherslu á að aðgengi barna og unglinga að menningar- og frístundastarfi innan hverfa sem utan sé gott og að jafnræðis sé gætt milli hverfa. Sviðið tekur undir mikilvægi þess að stýrihópnum verði í framhaldinu falið það verkefni að vinna tillögur að samþættingu almenningssamgangna og skóla- og frístundaaksturs í öðrum hverfum borgarinnar, með sama hætti og unnið hefur verið fyrir Vesturbæ. Mikilvægt er að koma vel til móts við þarfir barna og unglinga varðandi almenningssamgöngur þannig að þau þjálfist snemma í að nota vistvænni samgöngur heldur en einkabílinn. Í því skyni mætti t.d. horfa til aukins samstarfs strætó og skóla og frístundamiðstöðva í að þjálfra börnin og hvetja þau til að nota almenningssamgöngur.
4. Skóla- og frístundasvið tekur undir það að Miðborgin og ekki síður Laugardalur séu lykilstaðir hvað almenningssamgöngur í Reykjavík varðar. Mikilvægt er að börn og unglingar hafi gott aðgengi að Fjölskyldu- og húsdýragarðinum, Grasagarðinum og



íþróttamannvirkjum í Laugardal. Breytingarnar sem verið er að leggja til virðast hafa lítil áhrif á aðgengi að Laugardalnum. Eins og er þarf alltaf að fara yfir Suðurlandsbraut á leið til eða frá Laugardalnum sem er ekki hentugt fyrir börn og/eða barnahópa.

Athugasemd varðandi Laugardalinn frá frístundamiðstöðinni Kringlumýri:

Í gegnum tíðina hefur mikil umræða verið meðal íbúa Bústaðarhverfis um vöntun á strætótengingu við Laugardalinn. Í Laugardalnum er fjölbreytt framboð af íþróttum og tómstundastarfi sem ekki er boðið upp á í Bústaðarhverfinu. Má þar nefna tónlistarnám, dans, myndlist og íþróttir sem Víkingur bíður ekki upp á. Nýjar tillögur eru ekki að ná að tengja norður og austurhluta Bústaðarhverfis (merkt rautt á korti) við Laugardalinn og er þá ekki verið að koma til móts við óskir íbúa um betri strætótengingu við Laugardalinn nema að hluta.



5. Skóla- og frístundasvið óskar eftir því við Strætó að endurskoðaðar verði reglur/viðmið um hópastærðir í ferðum barna og unglunga á vegum skóla- og frístundasviðs. Núverandi viðmið eru 25 börn í hóp en í mörgum tilfellum eru börnin fleiri og hefur þá skapast vandi varðandi heimsóknir á staði innan borgarinnar. Skilningur er á því að ekki sé æskilegt að barnahópar séu að ferðast á álagstíma vagnanna en óskað eftir að þetta verði rýnt betur.
6. Skóla- og frístundasvið ítrekar mikilvægi þess að fundnar verði leiðir til að börn og unglingar í skóla- og frístundastarfi fái að nýta kort stofnananna í strætó allan daginn. Ennfremur að samstarfið milli aðila verði aukið, t.d. þannig að stofnanir láti vita þegar fyrirhugað er að ferðast með stóra hópa og að hægt sé að óska eftir aukavögnum.
7. Leiðir 11, 12, 13 og 16 aka um Vesturbæ auk þess sem leiðir 1, 3 og 6 aka hluta Suðurgötu í jaðri hverfisins allan daginn. Þá er svokölluð Vesturbæjarleið, sem leysa á skóla- og frístundaakstur af hólmi, til skoðunar (sjá minnisblað stýrihóps).

Athugasemdir varðandi Vesturbæinn frá frístundamiðstöðinni Frostaskjól:

Mikilvægt er að vinna breytingar í samstarfi við deildarstjóra barnastarfs í Frostaskjól ef að Vesturbæjarleið á að taka við af frístundaakstri sem nú þegar er skipulagður sérstaklega í tengslum við starf frístundaheimila í Vesturbæ. Akstur er úr Vesturbæjarskóla og Melaskóla í safnfrístundaheimilið Frostheima og í íþróttir í KR úr frístundaheimilunum Selinu í Melaskóla og Skýjaborgum í Vesturbæjarskóla. Minnisblaðið sem vitnað er í er ekki með í þessari skýrslu þannig að við getum ekki séð nánari útfærslu á hvernig sá vagn myndi aka.



Það er flókin tenging fyrir börn sem búa í litla Skerjafirði að komast yfir á Frostaskjóls/KR svæði. Þau þurfa að skipta um vagn og aka svo út úr hverfinu og svo aftur inn í það.

Það vantar einnig akstur í gamla Vesturbæ yfir á tómstundasvæði Frostaskjóls/KR.



Reykjavíkurborg
Umhverfis- og skipulagssvið
Ólafur Bjarnason, samgöngustjóri
Borgartún 12-14
105 Reykjavík

Reykjavík, 7. júlí 2015

Umsögn Landspítala um leiðakerfisbreytingar í Reykjavík vegna alhliða samgöngumiðstöðvar á U-reit; Drög til umsagnar - maí 2015, stýrihópur Reykjavíkurborgar

Inngangur

Landspítali hefur lagt mikla áherslu á umhverfismál um nokkurra ára skeið og hefur einsett sér að vera til fyrirmyndar í umhverfismálum. Fyrir þær áherslur hlaut spítalinn Kuðunginn, umhverfisviðkenningu umhverfis- og auðlindaráðuneytisins 2014. Spítalinn leggur áherslu á þá þætti sem mest áhrif hafa á umhverfið og hvetur til notkunar á vistvænum og heilsusamlegum samgöngumátum í ferðum og flutningum á vegum spítalans eins og segir í umhverfisstefnu Landspítala og samgöngustefnu Landspítala.

Til grundvallar þessum áherslum er m.a. fyrirhuguð bygging nýs háskólasjúkrahúss á svæðinu við Hringbraut sem gerir ráð fyrir að aðstaða og hönnun hans muni stuðla að og leiða til vistvænni samgangna starfsmanna, þar með talið aukinnar notkunar á strætó. Spítalinn hefur nýtt sér hagræna hvata og boðið starfsmönnum upp á samgöngusamning sem hefur leitt til aukins hlutfalls starfsfólks sem fer til og frá vinnu með vistvænum hætti.

Staða mála hjá spítalanum tengd almenningssamgöngum og sjónarmiðum um þær sem fram hafa komið í samgöngukönnun sem gerð var meðal starfsfólks (nóvember 2011):

- Á Landspítala starfa um 5000 starfsmenn.
- Starfstöðvar eru dreifðar um borgina í 100 byggingum, en þær stærstu eru við Hringbraut, í Fossvogi, við Grensás og Landakot.
- 6% starfsfólks nota strætó sem sinn helsta ferðamáta í og úr vinnu.
- 20% starfsfólks hefur áhuga á að taka oftari strætó í og úr vinnu.
- Flestir sem vilja taka strætó oftari búa í Grafarvogi, Hafnarfirði/Reykjanesi og Garðabæ/Álftanesi.
- Helstu sjónarmið starfsmanna um hvernig auka mætti hlut almenningssamgangna eru þau að mikilvægast er að Strætó hefji ferðir fyrr og hætti seinna, auki tíðni ferða og styttri ferðatíma.



(innstimplun fyrir og um 8:00) og fara seint eftir kvöldvakt (útstimplun kl. 23.30 og síðar). Áætlaðar tölur úr starfsemisupplýsingum Landspítala sýna að á virkum degi mæti um 1700 starfsmenn til vinnu milli kl. 7:30 og 9:00. Á kvöldvöktum eru um 500 starfsmenn í vinnu og um 350 starfsmenn á næturvöktum. Flestar kvöldvaktir enda kl. 23:30.

2. Tíðni ferða á annat

Mikilvægt er að mati Landspítala að auka tíðni ferða fyrir kl. 08:00 á morgnana og eins eftir kl. 16:00. Slíkar breytingar myndu spara spítalanum umtalsvert fé og auðvelda starfsmönnum að treysta á Strætó sem aðalsamgöngumáta. Í samgönguvenjukönnun spítalans kemur fram að starfsmenn Landspítala eru áhugasamir um að taka strætó en vegna tímasetninga og tíðni strætóferða sé ekki hægt að stóla á þann samgöngumáta¹. Þekkt er að á álagstímum fáir starfsmenn spítalans sem búsettir eru fjarri upphafsstöð leiðar, t.d. starfsmenn sem búa í Kópavogi, ekki far með strætó því vagninn er þegar orðinn yfirfullur af farþegum úr Hafnarfirði og Garðabæ. Því miður hefur ekki sérstaklega verið haldið utan um slíkar ábendingar innan spítalans en mannauðsráðgjafar hans heyra þetta iðulega. Því óskar Landspítali eftir því að ferðum á álagstímum á þessum löngu leiðum verði fjölgað.

3. Heiti biðstöðva í leiðarvísi Strætó og straeto.is

Til að auðvelda sjúklingum, aðstandendum og öðrum sem sækja spítalann heim væri gott ef biðstöðvar væru kenndar við Landspítala eða að minnsta kosti að hægt sé að leita að starfsstöð Landspítala í leiðarvísi Strætó, sjá eftirfarandi tillögu:

Nöfn á starfstöðvum Landspítala og leit að biðstöð:

Nafn	Heimilisfang
Landspítali - Hringbraut	Landspítali við Hringbraut
Landspítali - Fossvogur	Landspítali Fossvogi (Gamli Borgarspítaliinn)
Landspítali - Ármúli	Ármúli 1a
Landspítali - Blóðbankinn	Snorrabraut 60, Blóðbanki
Landspítali - BUGL	Dalbraut 12, BUGL
Landspítali - Grensás	Grensásvegur 62
Landspítali - Kleppur	Kleppur (við Kleppsveg)

¹ Samgönguvenjukönnun starfsmanna 2011



Umsögn Landspítala um leiðakerfisbreytingar vegna U-reitar

I. Athugasemdir við breytingatillögur

Landspítali fagnar þeirri breytingu sem mun verða með uppbyggingu samgöngumiðstöðvar á svokölluðum U-reit og þar með bættum tengingum við Landspítalasvæðið sem fylgja munu í kjölfarið og koma starfsmönnum og sjúklingum

vel í framtíðinni. Einnig fagnar Landspítalinn þeirri breytingu sem verður á leið 14 sem mun aka Barónsstíg hvar margar starfsstöðvar spítalans liggja, þar á meðal nýtt sjúklingahótel. Leiðin mun nýtast vel sjúklingum og aðstandendum þeirra.

Landspítali telur mikilvægt að í leiðarkerfisbreytingum Strætó verði hugað sérstaklega að eldra fólki og aðgengi þeirra sem og starfsmanna spítalans. Landspítalinn gerir eftirfarandi athugasemdir við leiðarkerfisbreytingarnar.

1. Landspítalinn telur það afturför að strætó skuli hætta að stoppa við Landakot (öldrunardeild) þar sem fjöldi starfsmanna og aðstandenda þurfa á góðum tengingum að halda. Á Landakoti starfa um 180 starfsmenn og er meirihluti þeirra vaktavinnufólk. Sjúklingar á legudeildum eru daglega um 75 og gera má ráð fyrir að lágmarki einni daglegri heimsókn aðstandanda hjá hverjum legudeildarsjúkling. Auk þessa eru dagdeildarrými fyrir 40 skjólstæðinga og göngudeild þar sem um 20 skjólstæðingar koma daglega. Mikilvægt er að tryggja áframhaldandi góðar tengingar við Landakot. Sér í lagi þar sem skjólstæðingar eru aldrei einstaklingar og margir heimsóknargestir hættir að aka bifreið eða treysta sér ekki í miðbæjarumferð.
2. Landspítali óskar eftir því að tekið verði ríkt tillit til mikilvægi spítalans fyrir íbúa samfélagsins, starfsmenn, sjúklinga og gesti þeirra sem skili sér í því að biðstöðvar séu ávallt nálægt helstu starfsstöðvum spítalans. Fyrirhugaðar byggingar nýs spítala verða vistvænar samkvæmt BREEAM (alþjóðleg vottun vistvænna bygginga) og er þar m.a. lögð áhersla á gott aðgengi að almenningssamgöngum og tíðni ferða. Framkvæmdasýsla ríkisins styðst við BREEAM og því hefur aðgengi og tíðni almenningssamgangna víðar áhrif.

II. Almennar athugasemdir

Stýrihópurinn Reykjavíkurborgar óskar einnig eftir almennum athugasemdum varðandi leiðarkerfi Strætó.

1. Tímasetningar ferða

Hjá Landspítalanum hafa breytingar undanfarin ár og samdráttur í þjónustu Strætó gert það að verkum að verulegur óþarfa kostnaður hefur orðið til hjá Landspítalanum vegna leigubílakostnaðar. Vegna ofangreindra breytinga geta færri starfsmenn nýtt sér strætó, t.d. þeir sem koma snemma á dagvakt



Sæll Ólafur.

Háskóli Íslands hefur mótttekið bréf þitt dags. 28. maí, 2015 þar sem óskað er eftir athugasemdum við drög stýrihóps um leiðakerfisbreytingar vegna alhliða samgöngumiðstöðvar á U-reit.

Háskóli Íslands gerir ekki athugasemdir við drögin og tekur undir tillögur stýrihópsins.

Vinsamlega staðfestu móttöku þessa tölvupósts.

Bestu kveðjur, Sigurlaug. I. Lövdahl.

Seltjarnarnes

Sæll Ólafur

Hafði engar athugasemdir en sendi gögn á Skipulags- og umferðanefnd Seltjarnarnesbæjar sem fjallaði um þetta á fundi sínum í fyrradag.

Með kveðju

Þórður Ólafur Búason skipulags- og byggingafulltrúi

Bæjarskrifstofur Seltjarnarness

Austurströnd 2, 170 Seltjarnarnes

Sími: 595 9100, Fax: 595 9101

Sæll Ólafur,

mig langar að senda inn eftirfarandi erindi varðandi endurskipulagningu á leiðarkerfi Strætó:

Það gengur enginn stræti inn í Suðurhlíðahverfið og stoppustöðarnar við Bústaðavegin eru frekar langt frá neðri hluta hverfisins. Úr þessu má auðveldlega bæta með því að láta stofnleiðirnar 1,2 og 4 stoppa báðum megin við göngubrúna yfir Kringlunýrrarbrautina í Fossvoginum. Þetta mundi þjóna, íbúum Suðurhlíða, Hótel Capital Inn, Suðuhlíðaskóla (og jafnvel Klettaskóla þó svo að nemendurnir komi í rútu), Fossvogskirkjugarði og útivistarsvæðinu í Öskjuhlíðinni (og jafnvel Nauthólsvík) vestnarmegin við Kringlumýrarbraut og svo hinu ört vaxandi íbúðahverfi við Sléttuveg austanmegin við hana og jafnvel Borgarspítalanum eða því sem kemur í stað hans.

Þar sem þessi staður er í alfaraleið fyrir hjólandi, mætti svo hafa yfirbyggðar hjólageymslur þarna eins og maður sér t.d. í Danmörku, eða jafnvel hjólaleigur. Þetta mundi þjóna Háskólanum í Reykjavík og öðrum stofnunum og fyrirtækjum Öskjuhlíðarmegin í Vatnsmýrinni þar sem fólk gæti geymt hjólin sín þarna og hjólað síðasta spölinn í stað þess að fara alla leið með vagninum og þurfa jafnvel að skipta um vagn.

Kær kveðja,

Anna Ingólfssdóttir

Reynihlíð 6

105 Reykjavík



Drifkraftur • Samvinna • Áreiðanleiki



strætó.is

Minnisblað

Dreifing
Stjórn Strætó bs.
Jóhannes Svavar Rúnarsson

8. júlí 2015

Tíðfni

**Umsögn um drög að
leiðakerfisbreytingum
vegna U-reits**

Höfundur

Ragnheiður Einarsdóttir

Yfirliðið

Einar Kristjánsson

MÁLSATVIK

Skipulagsdeild Strætó bs. hefur unnið eftirfarandi umsögn um drög að tillögum að leiðakerfisbreytingum vegna alhliða samgöngumiðstöðvar á U-reit.

UMSÖGN

Að mati Skipulagsdeildar kemur leiðakerfistillagan vel út í heildina og margir jákvæðar þættir, eins og t.d. færri skiptingar fyrir farþega sem fara til og frá miðbæ. Það þarf þó að tryggja að strætó fái forgang þar sem hann ekur og að götur eins og Hverfisgata og Barónsstígur geti tekið við slíkum akstri.

Að öðru leyti gerir skipulagsdeild eftirfarandi athugasemdir við tillöguna:

- Á kortinu sem fylgir með tillögunni vantar að teikna inn leið 18 sem ekur Bústaðavegin og Gömlu Hringbraut að BSÍ.
- Akstursleið leiðar 14 er ekki fullkláruð í tillögunni að því leyti að skoða þarf betur hvernig hún ekur eftir að hún hefur ekið Barónsstíg og kemur að Hverfisgötu.
- Það vantar meiri þjónustu í gamla Vesturbænum en sýnd er í tillögunni. Það vantar einnig „Vesturbæjarleiðina“ inn á kortið sem gæti leyst það að hluta.
- Það vantar beina tengingu milli Suðurlandsbrautar og miðbæjar og því er lagt til að ein af þeim leiðum sem aka Suðurlandsbraut (t.d. leið 15) aki Hverfisgötu og Lækjargötu að BSÍ.
- Það er mjög jákvætt að í tillögunni sé gerð tenging milli Vesturbæjar og Granda en það er spurning hvort leið 11 ætti frekar að aka út á Granda í stað leiðar 13 þar sem þá tengist Seltjarnarnesið einnig við Grandasvæðið. Gallinn við þá hugmynd er hins vegar sá að ferðatími farþega úr Vesturbænum lengist og bein tenging milli stúdentagarða og Granda dettur út.

Strætó bs.
Pönglabakka 4, Pósthólf 9140
129 Reykjavík
Sími 540 2700
strætó.is

Sjáðu þetta



Öryggis-
vottun



Umhverfis-
vottun



From: Margrét M. Norðdahl [<mailto:mnorddahl@gmail.com>]

Sent: 14. október 2015 09:53

To: Ólafur Bjarnason

Subject: Leiðakerfisbreytingar strætó - Hlíðar

Sæll Ólafur og þakka þér fyrir síðast.

Hér eru upplýsingar og ábendingar frá íbúum í Hlíðum v. strætó. Afsakið hvað þær koma seint!!

Íbúum finnst mikilvægt að það sé:

- Tenging milli Háteigsskóla og Hlíðarenda
- Tenging milli Austurbæjarskóla og Hlíðarenda
- Tenging milli Hlíðar og Laugardals. Fyrir börn sem æfa frjálsar, tónlistarskóla og Listdans.
- Hugsa fyrir strætóleiðum barna frá Háteigshverfinu að Hlíðarenda og Laugardal.
- Einnig leið frá Háteigshverfi að hljómskálanum fyrir börn í skólahljómsveitum.
- Stoppistöð við Háteigsveg/Raiðarárstíg/Lönguhlíð

Kveðja, Margrét

Reykjavík 16. Nóvember 2015

Stýrihópur Reykjavíkurborgar

Vegna leiðakerfisbreytinga í Reykjavík vegna alhliða samgöngumiðstöðvar á U-reit.

b.t. Kristínar Soffíu Jónsdóttur, formanns stýrihóps.

Erindi: Umsögn Íbúasamtaka Laugardals varðandi skýrslu stýrihóps.

Ágætu meðlimir stýrihóps.

Skýrsla þessi kom fram í byrjun sumars og var til umfjöllunar á fundum Hverfisráðs Laugardals þar sem ÍL á áheyrnarfulltrúa. Hverfisráð stóð fyrir íbúafundi nýverið þar sem skýrslan var kynnt, greiningar sem að baki liggja og forsendur fyrir breytingunum sem gerðar eru tillögur um.

Stjórn Íbúasamtaka Laugardals vill koma á framfæri athugasemdum við ákveðnar breytingar sem fyrirhugaðar eru og tillögum til úrbóta. Jafnframt lýsir stjórn ÍL sig reiðubúna til samstarfs um samráð vegna þessara breytinga.

Laugardalshverfið er þéttbýlt hverfi með háu hlutfalli eldri borgara en jafnframt mikilli endurnýjun barnafólks á síðustu árum. Hverfið er miðsvæðis í borginni og hefur því hátt þjónustustig með tíðar ferðir strætisvagna ef horft er til vagna sem ekki fara um götur hverfisins (þ.e. um Miklubraut, Suðurlandsbraut og Sæbraut). Það gagnast vel fullorðnu og vel hreyfanlegu fólki til og frá vinnu í flest hverfi borgarinnar. Leiðakerfisbreytingar Strætó 2005 höfðu í för með sér töluverða tilfærslu á leiðakerfum við hverfið þannig að stoppustöðvum vagna innan hverfis fækkaði mikið með tilfærslu á stoppistöðvum á aðliggjandi stofnbrautir. Í ljósi þess að þær flytja um og yfir 50 þúsund bíla á sólarhring þá verður af augljósum ástæðum mun óárennilegra en áður var fyrir foreldra að senda börn sín þangað, til að taka strætó. Leið 14 er nú eina leiðin sem fer innan hverfis og tengir íbúa hverfisins við þjónustu innan þess og utan (við t.d. Laugardalslaug, þjónustu við Hrafnistu, Heilsugæsluna í Glæsibæ, Kringluna og miðborg Reykjavíkur). Eldri borgarar nýta hana innan hverfisins og grunnskólarnir sömuleiðis. Framhaldsskólanemar hafa getað tekið hana bæði í átt að Kringlu (að Verslunarskólanum og Menntaskólanum í Hamrahlíð) en einnig niður á Lækjartorg (að Háskóla Íslands, Menntaskólanum í Reykjavík og Kvennaskólanum).

Í tillögum um leiðakerfisbreytingarnar er gert ráð fyrir að leið 14 fari hvorki að Háskóla Íslands lengur né hafi viðkomu á Lækjartorgi. Auk þess er gert ráð fyrir að breyta leið hennar þannig að hún fari um Lönguhlíð og tengi Valsheimilið við Barónsstígssvæðið. Íbúar Laugardalshverfis væru með þessum breytingum að missa mikilvæga tengingu við miðbæinn og þá þjónustu sem þar er veitt. Þörf fyrir strætisvagnaakstur frá Laugardalshverfinu að Hlíðahverfi umfram önnur aðlæg hverfi er ekki augljós enda ekkert formlegt samstarf milli þeirra hverfa t.d. á sviði íþróttastarfs eða annars. Á fundi Hverfisráðs um fyrirhugaðar breytingar leiðakerfisins lögðu fulltrúar eldri borgara og fulltrúar Ungmennaráðs Laugardals áherslu á mikilvægi þess að leið 14 haldi sínum tengingum við Háskóla Íslands og Lækjartorg eins og nú er. Leið 14 er einnig í dag mikilvæg tenging íbúa til að sækja safnaðarkirkjur svæðisins og þarf að huga að staðsetningu stoppustöðva með hliðsjón af þeim.

Íbúar hverfisins hafa ekki góðar tengingar þvert á þær strætóleiðir sem bjóðast í dag (þ.e. norður – suður) og ef eldri borgarar hverfisins hugsa sér að sækja þjónustu í þjónustumiðstöðina Hæðargarði þá er gönguleiðin frá stoppustöð við Grensás fyrir leið 14 löng miðað við markhópinn. Á sama hátt má benda á hlutverk Tónabæjar sem félagsmiðstöð fyrir ungmenni Laugardals og Háaleitis án þess að leiðakerfi strætó bjóði upp á neina tengingu milli hverfanna. Einnig þarf að líta til þess hvernig strætó

geti þjónað íbúum og gestkomandi í Mörkina en sá hluti hverfisins er ekki vel tengdur við strætóleiðir sem liggja um aðlæg hverfi.

Ábendingar stjórnar ÍL eru eftirfarandi:

Að leið 14 haldi leiðum sínum innan hverfisins, fari um Snorrabraut, gömlu Hringbrautina og hringleiðina að Háskóla Íslands og Lækjartorgi. Skoða þarf vegalengdir milli stoppustöðva leiðar 14 í Laugarnesi og staðsetningu þeirra í samráði við íbúa.

Að valdar leiðir sem fara um Sæbraut verði færðar þannig að þær aki um austasta hluta hverfisins og að stoppistöðvar verði þannig fluttar inn á minni umferðagötur.

Að fundin verði leið til að bjóða upp á akstur milli skóla hverfisins og um Laugardalinn (Engjaveg).

Börn og ungmenni í hverfinu sækja íþrótt- og tómstundastarf í og við Laugardal en það er um all langan veg að fara. Reykjavíkurborg ber þegar nokkurn kostnað vegna frístundaaksturs milli skólanna í dag og nýtist hann einungis skólabörnum á skólatíma. Góðar leiðatengingar innan hverfis sem færi um Laugardal gæti minnkað brottfall ungmenna úr íþróttastarfi og nýst einnig þeim fjölmörgu ferðamönnum sem leið eiga um hverfið. Fyrirhugaðar breytingar á leið 13 í Vesturbænum eru þar áhugavert fordæmi. Ekki er ljóst hvort einhver af núverandi strætóleiðum gæti tekið á sig þetta hlutverk. Ef þetta yrði ný leið þá væri mjög gott að tengjast samtímis betur byggð í aðlægum hverfum sunnan Laugardals.

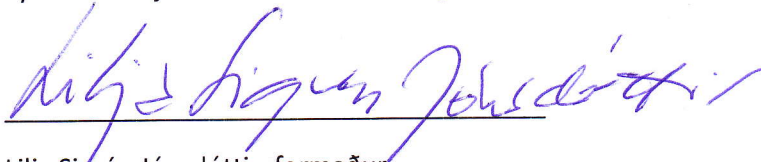
Kynning á skýrslu stýrihóps um leiðakerfisbreytingar leiddi í ljós að hún byggði fyrst og fremst á upplýsingum um hverjir taka strætó í dag og þá á hvaða leiðum. Innan Laugardalshverfisins hefur orðið töluverð uppbygging og áform um enn meiri slíka. Því er brýn þörf fyrir að rýna staðsetningu þjónustukjarna og að kortleggja ferðamáta innan og utan hverfisins. Ennfremur eru aðstæður hverfisins ólíkar mörgum öðrum hverfum borgarinnar varðandi hve mikill umferðapunginn er á aðlægum stofnbrautum og mikils um vert að tekið sér tillit til þess við mat á þjónustu strætó.

Að lokum koma hér góðar ábendingar frá Ungmennaráði Laugardals, frá fundum með Íbúasamtökunum, til þess að auðvelda notkun strætó. Bæta má upplýsingar í strætóskýlum um hvenær er von á næsta vagni, en rauntímakort strætó krefst nettengingar í síma sem mörg ungmenni hafa ekki. Gott væri að merkja leiðirnar með sitt hvoru nafninu eftir því á hvorri leiðinni vagnarnir eru í hringferð sinni. Skjólgóð strætóskýli eru mikilvæg þeim sem bíða eftir strætisvögnum.

Stjórn Íbúasamtaka Laugardals þakkar stuðning við samráð um breytingar á leiðakerfi strætó og lýsir sig reiðubúna til samstarfs um áframhaldandi umræður um tillögur sínar.

Virðingarfyllst,

Fyrir hönd stjórnar Íbúasamtaka Laugardals.



Lilja Sigrún Jónsdóttir, formaður

Samrit sent:

Hverfisráði Laugardals, Hverfisráði Háaleitis og Bústaða, Ungmennaráði Laugardals



Reykjavíkurborg



Þjónustumiðstöð
Laugardals & Háaleitis

Reykjavík, 16. desember 2015.

Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkur
b.t. Ólafs Bjarnasonar, samgöngustjóra
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

Á 135. fundi hverfisráðs Laugardals sem haldinn var 14. desember 2015 fór fram umræða um drög að skýrslu stýrihóps um leiðakerfisbreytingar vegna alhliða samgöngumiðstöðvar á U-reit.

Samþykkt var hjálögð umsögn hverfisráðs og meðfylgandi er umsögn Íbúasamtaka Laugardals.

Þessu er hér með komið á framfæri,

F.h. hverfisráðs Laugardals
Sigtryggur Jónsson, framkvæmdastjóri.

Samantekt: Sandra Berg — Samþykkt á fundi hverfisráðs Laugardals 14. des. 2015.

Hverfisráð Laugardals vill þakka stýrihópnum fyrir greinargóða skýrslu um tillögur að leiðarkerfisbreytingum Strætó vegna nýrrar samgöngumiðstöðvar á BSÍ á U-reit.

Hverfisráðið þakkar jafnframt fyrir gott innlegg á íbúafundi Hverfisráðsins þann 5. nóvember s.l. Kynningin á breytingatillögunum var vel sett fram, skýr og hnitmiðuð og í kjölfarið sköpuðust frjóar og innihaldsríkar umræður.

Á íbúafundinum komu fram nokkrar athugasemdir frá hagsmunahópum hverfisins sem vert er fyrir stýrihópinum að taka til greina við gerð áframhaldandi tillagna um leiðakerfisbreytingarnar.

Athugasemdir frá Íbúasamtökum Laugardals:

Að leið 14 haldi leiðum sínum innan hverfisins, fari um Snorrabraut, gömlu Hringbrautina og hringleiðina að Háskóla Íslands og Lækjartorgi. Skoða þarf vegalengdir milli stoppstöðva leiðar 14 í Laugarnesi og staðsetningu þeirra í samráði við íbúa.

Að valdar leiðir sem fara um Sæbraut verði færðar þannig að þar aki um austasta hluta hverfisins og að stoppstöðvar verði þannig fluttar inn á minni umferdagötur.

Að fundin verði leið til að bjóða upp á akstur milli skóla hverfisins og um Laugardalinn (Engjaveg). Börn og ungmenni í hverfinu sækja íþótta- og tómstundastarf (og við Laugardal en það er um all langan veg að fara. Reykjavíkurborg ber þegar nokkurn kostnað vegna frístundaaksturs milli skólanna í dag og nýtist hann einungis skólabörnum á skólatíma. Góðar leiðatengingar innan hverfis sem færi um Laugardal geti minnkað brottfall ungmenna úr íþróttastarfi og nýtst einnig þeim fjölmörgu ferðamonnum sem leid eiga um hverfid. Fyrirhugadar breytingar á leið 13 í Vesturbenum eru þar dhugavert fordemi. Ekki er ljóst hvort einhver af númerandi strettaleiðum geti tekið á sig þetta hlutverk. Ef þetta yrði númerið leið þá væri mjög gott að tengjast samtímis betur byggð iadlegum hverfum sunnan Laugardals.

Kynning á skýrslu stýrihóps um leiðakerfisbreytingar leiddi í ljós að hún byggði fyrst og fremst á upplýsingum um hverjir taka strætó í dag og þá á hvaða leiðum. Innan Laugardalshverfisins hefur orðið töluverð uppbygging og áform um enn meiri slíka. Því er brýn þörf fyrir að rýna staðsetningu þjónustukjarna og að kortleggja ferðamáta innan og utan hverfisins. Ennfremur eru aðstæður hverfisins ólíkar mörgum öðrum hverfum borgarinnar varðandi hve mikill umferðapunginn er á aðlægum stofnbrautum og mikils um vert að tekið sé tillit til þess við mat á þjónustu strætó.

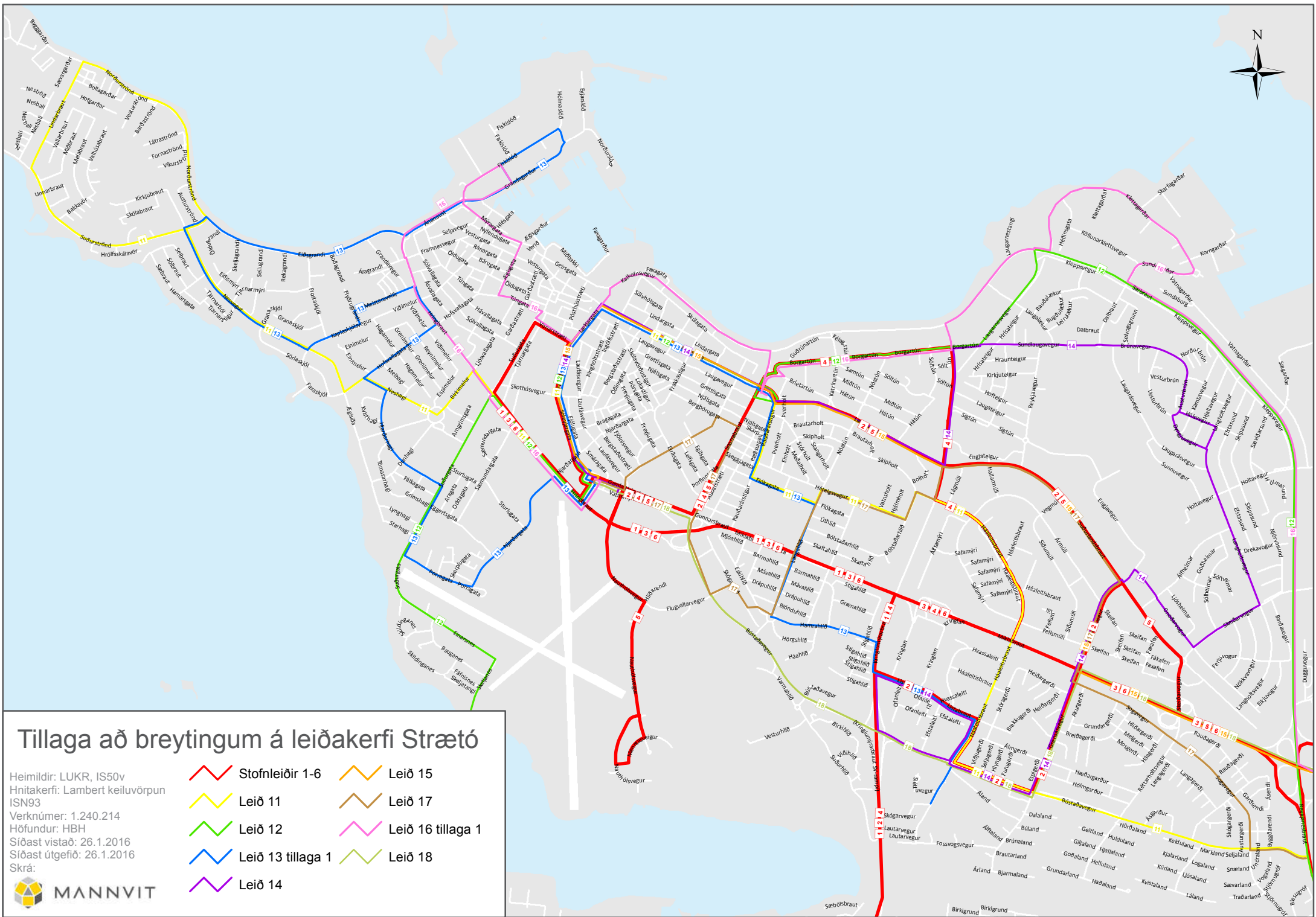
Hjálögð er umsögn Íbúasamtaka Laugardals í heild sinni.

Athugasemdir frá Ungmennaráði Laugardals:

- Leið 14 má ekkert breytast enda mest notuð af krökkum hverfisins.
- Nauðsynlegt að strætisvagnar hverfisins stoppi við Laugardalshöllina.
- Vantar „live“ digital tímatöflu á stoppstöðvunum um komu vagnanna. Unglingar geta ekki nýtt sér Strætóappið þar sem þessi hópur er sjaldnast með net í símunum.
- Stoppistöðvar heita sama nafni sitt hvor megin götu, getur skapað rugling hjá notendum.
- Klukkur vantar í strætóskýlin.
- Þörf er á skjólbetri strætóskýlum.

Athugasemdir frá Félagi eldri borgara:

- Strætisvagnar þurfa skilyrðislaust að stoppa við allar félagsmiðstöðvar eldri borgara í Reykjavík.



Tillaga að breytingum á leiðakerfi Strætó

Heimildir: LUKR, IS50v
Hnitakerfi: Lambert keiluvörpun
ISN93
Verknúmer: 1.240.214
Höfundur: HBH
Síðast vistað: 26.1.2016
Síðast útfærið: 26.1.2016
Skrá:



- | | |
|-------------------|-------------------|
| Stofnleiðir 1-6 | Leið 15 |
| Leið 11 | Leið 17 |
| Leið 12 | Leið 16 tillaga 1 |
| Leið 13 tillaga 1 | Leið 18 |
| Leið 14 | |

Minnisblað

11.08.2017

Til: Reykjavíkurborg
Hrólfur Jónsson, skrifstofu eigna- og atvinnuþróunar
Óli Örn Eiríksson, skrifstofu eigna- og atvinnuþróunar

Tilvísun: 1.240.214

Efni: **Samgöngumiðstöð á U-reit – Áframhald verkefnis haust 2017**

Í lok árs 2012 var hafin vinna við að undirbúa skipulagningu samgöngumiðstöðvar á U-reit, þar sem BSÍ er í dag. Reiturinn afmarkast af Hringbraut, Gömlu-Hringbraut, Njarðargötu og Nauthólsveg/Barónsstíg. Sett var fram sú framtíðarsýn að á U-reit verði samgöngumiðstöð Reykjavíkur og tengipunktur við landið allt. Samgöngumiðstöðin og nágrenni hennar verði lifandi og áhugaverður viðkomustaður, sambærilegur við aðallestarstöðvar í miðborgum erlendis. Þessi miðstöð vistvænna samgangna og umhverfi hennar verði hannað á vistvænan hátt og vottað sem slíkt. Samgöngumiðstöð og athafnasvæði hennar verði vel skipulagt þannig að sem mest rými verði fyrir aðra uppbyggingu á U-reit. Samgöngumiðstöðin þjóni samgöngum á landi; verði meginskiptistöð almenningssamgangna innan höfuðborgarsvæðisins, upphafs- og endastöð almenningssamgangna út fyrir höfuðborgarsvæðið, þar á meðal við Keflavíkurflugvöll, upphafs- og endastöð fjölda hópferðabifreiða og tengipunktur við aðra ferðamáta (hjólreiðar, skyndibílar, leigubílar, gangandi umferð, einkabílar, bílaleigubílar).

Um er að ræða mikilvægt verkefni fyrir Reykjavíkurborg, Strætó bs., almenningssamgöngur í landinu og ferðaþjónustu. U-reitur er í miðbæ Reykjavíkur og í næsta nágrenni hans eru meðal fjölmennustu vinnustaða landsins; Landspítali, HÍ, HR, o.fl.

Nú á síðustu misserum hefur verið unnin stefnumörkun fyrir Borgarlínu, hágæðaalmenningssamgöngukerfi á höfuðborgarsvæðinu, og einnig hefur orðið mikil aukning í ferðaþjónustu í landinu. Því er mikilvægt að halda áfram því verkefni að skipuleggja samgöngumiðstöð á U-reit. Að beiðni Skrifstofu eigna og atvinnuþróunar Reykjavíkurborgar er hér tekið saman minnisblað um hvaða greiningar og gögn þarf að uppfæra eða endurgera til að halda verkefninu áfram.

Saga verkefnisins til þessa - helstu atriði

Með erindisbréfi borgarstjóra, dags. 7. nóvember 2012, var vinnuhópi Reykjavíkurborgar og Strætó bs. undir forystu Hrólfs Jónssonar m.a. falin eftirfarandi verkefni:

- **Leiðakerfi Strætó.** Vinna hugmyndir að breyttu leiðakerfi Strætó til að tengja BSÍ inn í núverandi leiðakerfi og tengja Strætó við aðrar samgöngur. Gera tillögu að tíma- og kynningaráætlun þessara breytinga sem og samráðs- og samþykktarferli.
- **BSÍ.** Vinna þarfagreiningu fyrir BSÍ sem alhliða samgöngumiðstöð og umferðarskipulag svæðisins. Leggja fram tillögur um rekstrarfyrirkomulag í húsinu.

- **Skipulag umferðarmiðstöðvarreits.** Gera tillögur að forsögn vegna gerðar deiliskipulags fyrir U-reit.
- **Hlemmur og Hlemm-svæðið.** Vinna hugmyndir um framtíðarnotkun Hlemms í samráði við íbúa og hagsmunaaðila.

Í febrúar 2013 gaf vinnuhópurinn út skýrslu þar sem fram komu tillögur að leiðakerfisbreytingum og eftirfarandi tillögur að næstu skrefum¹:

- **Skipulag útiaðstöðu og flæði umferðar utan bygginga.** Á grundvelli þarfagreiningar verði tveir til þrír aðilar með þekkingu á umferðarskipulagi fengnir til að setja fram tillögur að skipulagi aðstöðu og flæði umferðar allra ferðamáta umhverfis samgöngumiðstöð, innan U-reits.
- **Samgöngumiðstöð - nákvæmari þarfagreining og rekstrarfyrirkomulag.** Nauðsynlegt er að fara vel yfir og greina þarfir allra lykilnotenda framtíðarsamgöngumiðstöðvar; almenningssamgangna, ferðaþjónustu, stoðþjónustu og veitingarekstraraðila.
- **Umferðarskipulag – flæði umferðar að/frá U-reit.** Framkvæmd verði hermun á umferðarflæði.
- **Hönnunarsamkeppni um samgöngumiðstöð og skipulag U-reits.** Hönnunarsamkeppni verði undirbúin, þ.e. ritun samkeppnislýsingar, skipun dómnefndar o.fl. Miðað verði við að deiliskipulag U-reits og hönnun samgöngumiðstöðvar verði í framhaldinu unnin á grundvelli vinningstillögu úr samkeppninni. Í samræmi við samkomulag Reykjavíkurborgar og ríkis vegna byggingar LSH verði skipaður formlegur stýrihópur um vinnu deiliskipulagsins sem hefst í kjölfar samkeppninnar, en í hópnum skulu m.a. sitja fulltrúar Reykjavíkurborgar, velferðarráðuneytis, mennta- og menningarmálaráðuneytis, fjármálaráðuneytis, LSH og HÍ. Stýrihópurinn fái samkeppnislýsingu til umfjöllunar.
- **Strætó bs.** Eigendur og stjórn fyrirtækisins taki ákvörðun um hvort leiðakerfisbreytingar og fjárfesting í vögnum bíði þar til hönnunarvinnu er lokið eða hvort starfsemin verði flutt í bráðabirgðaaðstöðu á U-reit.
- **Hlemmur+.** Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar mun annast samráð um breytt skipulag á Hlemmsvæðinu í tengslum við þessar breytingar og þá miklu uppbyggingu sem þar er í farvatninu.

Í byrjun árs 2013 voru gerðir einfaldir afkastaútreikningar á tveim gatnamótum á Hringbraut en bent á að nauðsynlegt væri að greina gatnamótin og aðliggjandi gatnakerfi betur með ítarlegri umferðarhermun á síðari stigum verkefnisins. Ákvörðun um hvernig forgangur almenningssamgangna verður nákvæmlega útfærður verði tekin þegar skýrari forsendur um innra skipulag U-reits og magn umferðar að/frá honum liggja fyrir á síðari stigum verkefnisins.

Vorið 2013 bárust tillögur að skipulagi útisvæða frá Eflu, Verkís og VSÓ og voru metnar af vinnuhóp.

Í maí 2014 voru drög að keppnislýsingu unnin af starfshóp Reykjavíkurborgar og Strætó bs. og send til Skrifstofu eigna og atvinnuþróunar. Með drögunum fylgdu nokkur fylgiskjöl með niðurstöðum undangenginnar greiningarvinnu og fleiru.

Í janúar 2016 gaf stýrihópur Reykjavíkurborgar út nýja skýrslu um leiðakerfisbreytingar í Reykjavík vegna samgöngumiðstöðvar á U-reit.

¹ U-REITUR – Þróun samgöngumiðstöðvar og nánasta umhverfis -leiðakerfisbreyting, þarfagreining og skipulag. 18.02.2013. Vinnuhópur Reykjavíkurborgar og Strætó bs.

Tillögur að næstu skrefum

Samkeppni um skipulag U-reits hefur ekki verið haldin en æskilegt er að taka upp þráðinn nú í haust þar sem frá var horfið og stefna á að auglýsa samkeppni fyrir áramót. Lagt er til að stofnaður verði vinnuhópur með aðilum frá Reykjavíkurborg og Strætó bs. ásamt ráðgjafa til að vinna að eftirfarandi uppfærslum á gögnum:

- Tillögur að breytingum á leiðakerfi Strætó bs.
 - Samtök sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu hafa síðustu misseri unnið mikla greiningarvinnu um Borgarlínu og lagt fram stefnu um legu hennar með skýrslu frá maí 2017. Mikilvægt er að uppfæra leiðakerfistillögu stýrihópsins frá janúar 2016 þ.a. hún grundvallist á stefnumörkun um Borgarlínu og fyrirhugaðri legu hennar.
- Þarfagreiningu samgöngumiðstöðvar á U-reit.
 - Umfang ferðaþjónustu á Íslandi hefur aukist til muna. Yfirfara þarf tölur fyrir núverandi ferðamannafjölda og spá til framtíðar sem og mat á þörfum ferðaþjónustuaðila.
 - Einnig þarf að uppfæra notendaspá út frá stefnu um aukningu í hlutdeild almenningssamgangna í Svæðisskipulagi Höfuðborgarsvæðisins 2015-2040.
 - Þessi atriði hafa áhrif á magntölur um fjölda fólks sem fer um samgöngumiðstöðina sem voru forsenda skipulags útisvæða. Því er þörf á að uppfæra frum-þarfagreiningu á stærðum svæða utandyra fyrir alla framtíðarsamgöngumáta.
- Samgönguskipulag að/frá U-reit.
 - Uppfæra skoðun á fyrirkomulagi samgangna að og frá U-reit með tilliti til hönnunarpátta hágæðakerfis almenningssamgangna, Borgarlínu, almenns forgangs almenningssamgangna og fjölda ferðamanna og annarra notenda.
- Hlemmur.
 - Uppfæra skoðun á tengingum við Hlemm miðað við fyrirhugaða legu Borgarlínu.
- Keppnislýsing fyrir samkeppni um skipulag U-reits.
 - Þegar framangreind atriði hafa verið uppfærð er hægt að uppfæra keppnislýsingu fyrir samkeppni fyrir gerð deiliskipulags.
 - Undirstrika mætti enn frekar áherslu á að gangandi og hjólandi vegfarendur skuli vera í forgangi í öllu skipulagi reitsins. Gæta samræmis við Hjólreiðaáætlun Reykjavíkurborgar.
- Samráð.
 - Við vinnslu verkefnisins til þessa hefur verið unnið með eða haft samráð við fjölda aðila. Hafa þarf í huga að við endurmat ofangreindra atriða verði áfram öflugt samráð við þá hagsmunaaðila sem við á.

Virðingarfyllt,

Ólöf Kristjánsdóttir

Fagstjóri samgangna

Samgönguverkfræðingur M.Sc.



MANNVIT



SAMGÖNGUMIÐSTÖÐ OG ÖNNUR BYGGÐ Á U-REIT DRÖG AÐ KEPPNISLÝSINGU TIL DÓMNEFNDAR

STARFSHÓPUR REYKJAVÍKURBORGAR OG STRÆTÓ BS.

REYKJAVÍKURBORG
– SKRIFSTOFA EIGNA OG ATVINNUPRÓUNAR

VERKNÚMÉR: 1-240-214						
SKJALANÚMÉR: PM-R00-001						
0.01	2014-05-16	DRÖG	PG/RDG/ÞRH	ÞRH	ÞRH	NA
ÚTGÁFA	DAGS. ÚTG	LÝSING	HÖFUNDUR	RÝNIR	SAMÞYKKT	VERKKAUPI

Efnisyfirlit

Til dómnefndar	1
1. Inngangur	2
1.1 Útbjóðandi og verkheiti	2
1.2 Forsaga	2
1.3 Markmið	2
1.4 Tilhögun samkeppni	3
1.5 Sjónarmið dómnefndar	3
1.6 Greiðslur og verðlaun	3
1.7 Tungumál	3
2. Verkefnislýsing	4
2.1 Afmörkun skipulagssvæðis	4
2.2 Núverandi aðstæður á skipulagsreit	4
2.2.1 Skipulagsmál	4
2.2.2 Byggingareitir	5
2.2.3 Byggingar	5
2.2.4 Jarðvegsaðstæður	5
2.2.5 Vatnsbúskapur	5
2.2.6 Fornleifar	5
2.2.7 Náttúru- og veðurfar	6
2.3 Kvaðir og verndun	7
2.3.1 Samkomulag um lóðir og skipulagsmál í tengslum við framtíðaruppbyggingu LSH og Hí norðan Hringbrautar	7
2.3.2 Flugvöllur í Vatnsmýri	7
2.3.3 Byggingar	8
2.3.4 Vesturendi U-reits	9
2.3.5 Lest milli Reykjavíkur og alþjóðaflugvallar	9
2.3.6 Fornleifar	10
2.3.7 Tilkynning framkvæmdar til Skipulagsstofnunar	10
2.3.8 Spennistöðvar	10
2.4 Uppbygging á U-reit	11
2.4.1 Framtíðarsýn	11
2.4.2 Samgöngumiðstöð – aðstaða utandyra	12
2.4.3 Fyrirliggjandi tillögur að skipulagi útiaðstöðu	13

2.4.4	Ytri og innri samgöngur	13
2.4.5	Samgöngumiðstöð – aðstaða innandyra	15
2.4.6	Arðsemi fjárfestingar á U-reit - rekstrarlíkan	17

3. Tæknileg tilhögun samkeppninnar 18

3.1	Þátttökuréttur	18
3.2	Afhending keppnisgagna – þátttökugjald	18
3.3	Keppnisgögn.....	18
3.4	Keppnistillögur	19
3.5	Fyrirspurnir.....	19
3.6	Skilafrestur, merking og afhending tillagna	19
3.7	Dómnefnd, ritari dómnefndar og ráðgjafar	20
3.8	Trúnaðarmaður	20
3.9	Úrslit.....	20
3.10	Sýning.....	21
3.11	Varðveisla keppnistillagna	21
3.12	Hagnýting keppnistillagna.....	21
3.13	Samþykki keppnislýsingar	21

Til dómnefndar

Borgarráð samþykkti þann 20. júní 2013 tillögur vinnuhóps Reykjavíkurborgar og Strætó bs. um áframhaldandi vinnu er miði að því að þróa samgöngumiðstöð á umferðarmiðstöðvarreit og tók undir þá framtíðarsýn sem hópurinn setti fram í skýrslu sinni frá febrúar 2013. Hópurinn var endurskipaður með bréfi borgarstjóra þann 11. september 2013 til að halda áfram þróun verkefnisins. Honum var m.a. falið að undirbúa samkeppni með því að leggja drög að keppnislýsingu.

Hér á eftir eru drög að keppnislýsingu fyrir samkeppni um skipulag samgöngumiðstöðvar og annarrar byggðar á U-reit sem hópurinn 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 keppinnar 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, samstarfshóp um leiðakerfisbreytingar og stýrihóp um vinnu deiliskipulagsins sem skipaður er fulltrúum Reykjavíkurborgar og ríkisins (sjá nánar í kafla 2.3.1).

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

- Á Umhverfis- og skipulagssviði er nú unnið að útfærslu skipulags framtíðargatna í Vatnsmýri. Niðurstöður þeirrar vinnu hafa áhrif á endanlega staðsetningu gatnamóta Barónsstígs/Nauthólsvegur og Hringbrautar. Á þessu stigi er því ekki hægt að afmarka austurenda skipulagssvæðis nákvæmlega. Nákvæmari afmörkun reitsins verður hluti af samkeppnisgögnum dómnefndar í samræmi við stöðu vinnu Umhverfis- og skipulagssviðs á þeim tíma. Liggi niðurstaða um legu götunnar ekki fyrir þegar samkeppni verður sett af stað er mælt með því að miða við legu götunnar eins og hún er sýnd í aðalskipulagi 2010-2030 og minnka reitinn sem því nemur.
- Það er ósk umhverfis- og skipulagsráðs að tillöguhöfundar meti kosti og galla þess fyrir U-reit í heild sinni og samgöngumiðstöð að núverandi bygging (BSÍ) standi eða víki. Tillöguhöfundar geta því ráðið hvort varðveita á BSÍ eða ekki í tillögum sínum. Mikilvægt er að dómnefnd setji skýrt fram í keppnislýsingu hvernig hún mun dæma tillögur með og án núverandi byggingar á jafnréttisgrundvelli. Í kafla 2.4.6 kemur fram að arðsemi verkefnisins byggist mikið á því rými sem verður til á reitnum fyrir aðra starfsemi. Staðsetning núverandi húss hefur veruleg áhrif á þennan þátt og þess vegna þarf að koma skýrt fram hvort taka eigi tillit til þess við gerð tillagna að nýju deiliskipulagi.
- 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 magnþörlur 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,
Hrólfur Jónsson, formaður.
Reykjavíkurborg - Skrifstofa eigna- og atvinnuþróunar.

1. Inngangur

1.1 Útbjóðandi og verkheiti

Reykjavíkurborg, fyrir hönd umhverfis- og skipulagssviðs, efnir til tveggja samkeppna. Fyrst um skipulag byggðar á svokölluðum Umferðarmiðstöðvarreit í Reykjavík (U-reit) og síðar um hönnun á samgöngumiðstöð og umhverfi hennar á reitnum. Í þessari keppnislýsingu er fjallað um fyrri samkeppnina. Samkeppni um hönnun samgöngumiðstöðvar og athafnasvæðis hennar verður haldin þegar deiliskipulag U-reits liggur fyrir.

1.2 Forsaga

Í mars 2012 var undirritað samkomulag á milli Reykjavíkurborgar og íslenska 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). Í samkomulaginu er kveðið á um stofnun stýrihóps um vinnslu deiliskipulags sem skipaður er fulltrúum Reykjavíkurborgar, ráðuneyta, LSH og HÍ. Sá hópur var skipaður í lok árs 2013, hefur fengið kynningu á verkefninu og mun starfa áfram með dómnefnd og síðar skipulagshöfundum. Samkomulagið er grundvöllur skipulagsvinnunnar, sjá kafla 2.3.1.

Eftir að samkomulagið var í höfn var stofnaður vinnuhópur Reykjavíkurborgar og Strætó bs. um þróun samgöngumiðstöðvar og nánasta umhverfis. Vinnuhópurinn skilaði skýrslu í febrúar 2013 sem er hluti keppnisgagna. Í erindisbréfi vinnuhópsins kom fram að meðal annars átti að kanna kosti þess að vinna heildstætt skipulag fyrir U-reit sem næði einnig til uppbyggingar á C-reit (sunnan Hringbrautar). Samkvæmt niðurstöðu vinnuhóps er U-reitur nægilega stór til að rúma samgöngumiðstöð og athafnasvæði hennar sé tekið mið af þarfagreiningu á frumstigi og öðrum gefnum forsendum. Því sé ekki þörf á C-reit undir samgöngumiðstöð og athafnasvæði hennar og hægt að skipuleggja byggð þar óháð byggð á U-reit.

1.3 Markmið

Reykjavíkurborg hefur þá framtíðarsýn að á Umferðarmiðstöðvarreit (BSÍ) við Hringbraut rísi samgöngumiðstöð fyrir samgöngur á landi. Markmiðið er að samgöngumiðstöð í Reykjavík verði lifandi og áhugaverður viðkomustaður, sambærilegur við aðallestarstöðvar í miðborgum erlendis.

Þarna verði m.a.:

- Meginskiptistöð almenningssamgangna innan höfuðborgarsvæðisins og upphafs- og endastöð almenningssamgangna út fyrir svæðið.
- Upphafs- og endastöð almenningssamgangna milli Reykjavíkur og alþjóðaflugvallar.
- Upphafs- og endastöð fjölda hópferðabifreiða.
- Tengipunktur við aðra ferðamata (hjólreiðar, skyndibílar, leigubílar, gangandi umferð, bílaleigubílar og einkabílar).

Ætla má að samanlagt fari um 5-10 þús. manns um samgöngumiðstöðina og lóð hennar á venjulegum degi við opnun hennar. Reikna má með að sá fjöldi vaxi umtalsvert á næstu árum ef spár um aukinn fjölda ferðamanna sem heimsækja landið, spár um íbúafjölgun og framtíðaráform um fjölgun þeirra sem nýta sér almenningssamgöngur ganga eftir.

Markmið samkeppni eru þannig að samþætta þarfir og forsendur sem gefnar eru í þessari lýsingu og fylgigögnum þannig að úr verði tillaga þar sem lögð er áhersla á:

- Vel rökstuddar hugmyndir um staðsetningu mannvirkja innan reits og gott flæði fólks og farartækja með góðri tengingu við aðliggjandi samgönguæðar.
- Sveigjanleika í framtíðarþróun og áfangaskiptingu uppbyggingar samgöngumiðstöðvar í ljósi þess hve erfitt er að spá fyrir um þróun þarfa ferðaþjónustuaðila.

- Að skapa rými á reitnum til annarrar uppbyggingar sem fellur að nærliggjandi byggð en skapar jafnframt pláss fyrir blandaða byggð innan reitsins.
- Umhverfis- og samfélagsleg gæði mannvirkja í samræmi við aðliggjandi byggð.
- Að stuðla að góðu samspili almenningsrýma, bygginga og nærumhverfis.

1.4 Tilhögun samkeppni

Samkeppnin snýr að skipulagi Umferðarmiðstöðvarreits 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 þeirrar 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 samgöngumiðstöðvar og annarrar byggðar á U-reit ákveðnar skorður og getur takmarkað möguleika á hagkvæmri nýtingu hans undir byggð, sjá m.a. tillögur að samgönguskipulagi utan bygginga í keppnisgögnum og kafla um stækkunarmöguleika til vesturs. Það er ósk umhverfis- og skipulagsráðs að tillöguhöfundar meti kosti og galla þess fyrir U-reit í heild sinni og samgöngumiðstöð að húsið standi eða víki. Tillöguhöfundar geta því ráðið hvort varðveita á BSÍ eða ekki í tillögum sínum. Vakin er athygli á því að álit Minjastofnunar er ekki bindandi.

Gert er ráð fyrir að ráðgjafar myndi 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.

1.5 Sjónarmið dómnefndar

Dómnefnd leggur áherslu á eftirfarandi atriði:

- Flæði umferðar fólks og farartækja um samgöngumiðstöð og athafnasvæði hennar.
- Staðsetningu samgöngumiðstöðvar 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.
-
-

1.6 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.

1.7 Tungumál

Allur texti innsendra tillagna skal vera á íslensku.

2. Verkefnislýsing

2.1 Afmörkun skipulagssvæðis

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



Mynd 1 U-reitur (loftmynd úr borgarvefsjá)

Mynd 1 sýnir loftmynd af reitnum. Vestur-, suður-, og norðurmörk reitsins byggja á núverandi götum. Á Umhverfis- og skipulagssviði er nú unnið að útfærslu skipulags framtíðargatna í Vatnsmýri. Niðurstöður þeirrar vinnu hafa áhrif á endanlega staðsetningu gatnamóta Barónsstígs/Nauthólsvegar og Hringbrautar. Á þessu stigi er því ekki hægt að afmarka austurenda skipulagssvæðis nákvæmlega. Nákvæmari afmörkun reitsins verður hluti af samkeppnisgögnum dómnefndar í samræmi við stöðu vinnu Umhverfis- og skipulagssvið á þeim tíma.

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

2.2 Núverandi aðstæður á skipulagsreit

Eftirfarandi er stutt lýsing á núverandi aðstæðum á skipulagsreit. Vísað er til frekari upplýsinga í keppnisgögnum í kafla 3.3.

2.2.1 Skipulagsmál

Svæðisskipulag Höfuðborgarsvæðisins

Í núgildandi Svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins 2001-2024 er U-reitur skilgreindur sem núverandi byggð. Í stefnumörkun skipulagsins um núverandi byggð kemur eftirfarandi m.a. fram:

„Eitt af meginmarkmiðum svæðisskipulagsins er að núverandi byggð verði þétt með íbúðum, atvinnuhúsnæði og opinberum byggingum til að nýta land sem best. Þessi þétting byggðar getur farið fram á ýmsan hátt:

- *Sem viðbygging við þegar byggð mannvirki.*
- *Með því að rífa eldri mannvirki og byggja ný á tilteknum lóðum.*
- *Með því að reisa nýjar byggingar á stærri eða minni óbyggðum svæðum innan núverandi byggðar.*

Nánari útfærsla á þéttingu byggðar verður í aðalskipulagsáætlunum einstakra sveitarfélaga.”¹

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.”²

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.

2.2.2 Byggingareitir

Tveir byggingareitir eru innan Umferðarmiðstöðvarreits auk þjónustustöðvar N1 í vesturhluta svæðis. Tilvísun í útgefin mæliblöð og teikningar er að finna kafla 3.3 þar sem fjallað er um keppnisgögn.

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

2.2.3 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 3.3.

2.2.4 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 bensinstöð og nýju Hringbraut (holur 1 og 2).

Nánar upplýsingar um cobraborun sem framkvæmd hefur verið á svæðinu ásamt staðsetningu borhola er að finna í keppnisgögnum sbr. tilvísun í kafla 3.3.

2.2.5 Vatnsbúskapur

Fyrir liggja bráðabirgðaniðurstöður rannsóknar á vatnsbúskap á reitnum. Minnisblað þess efnis er hluti af keppnisgögnum sbr. tilvísun í kafla 3.3.

2.2.6 Fornleifar

Samkvæmt fornleifaskráningu svæðisins³ eru fornleifar og minjar að finna á þeim stöðum sem sýndir eru á mynd 2.

¹ Nes Planners, 2002.

² Skipulagsfulltrúi Reykjavíkurborgar, 2013.

³ Anna Lísu Guðmundsdóttir, 2011. Fornleifaskráning Landspítalalóðar. Minjasafn Reykjavíkur, skýrsla nr. 155. Unnið fyrir Reykjavíkurborg. Reykjavík.



Mynd 2 Heimildir um fornleifar á U-reit (heimild: Anna Lís 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 Umferðar miðstöðvar. **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.⁴

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 3.3.

2.2.7 Náttúru- og veðurfar

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

Þar sem U-reitur er staðsettur lágt yfir sjávarmáli og nálægt Reykjavíkurflugvelli 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.

⁴ Anna Lís Guðmundsdóttir, 2011.

2.3 Kvaðir og verndun

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

2.3.1 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:

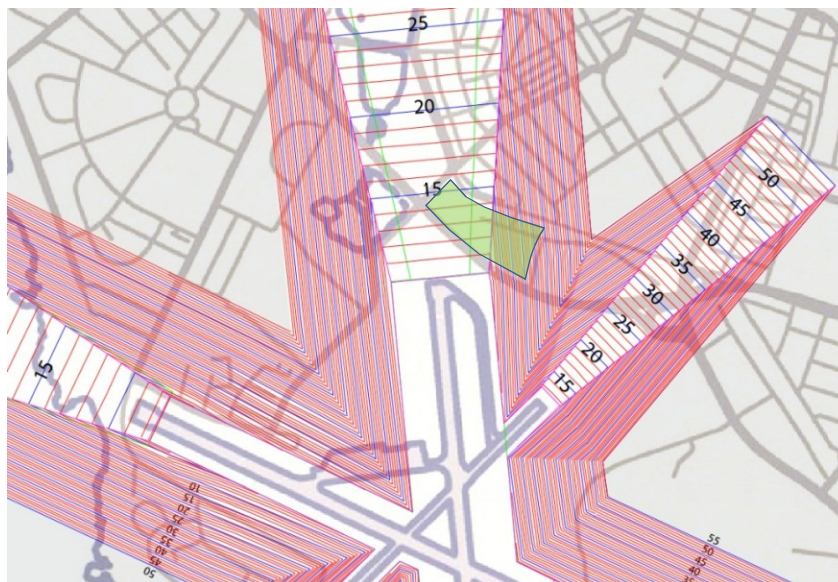
- a) Samgöngukostir, þ. á m. miðstöð almenningssamgangna.
- b) Framtíðarþróun starfsemi Landspítala og Háskóla Íslands
- c) Starfsemi á heilbrigðissviði sem tengist Landspítala og Háskóla Íslands
- d) Þjónustustarfsemi, jafnt í þágu sjúkrahúss- og háskólastarfsemi og íbúðabyggðarinnar í nágrenninu.
- 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 3.3.

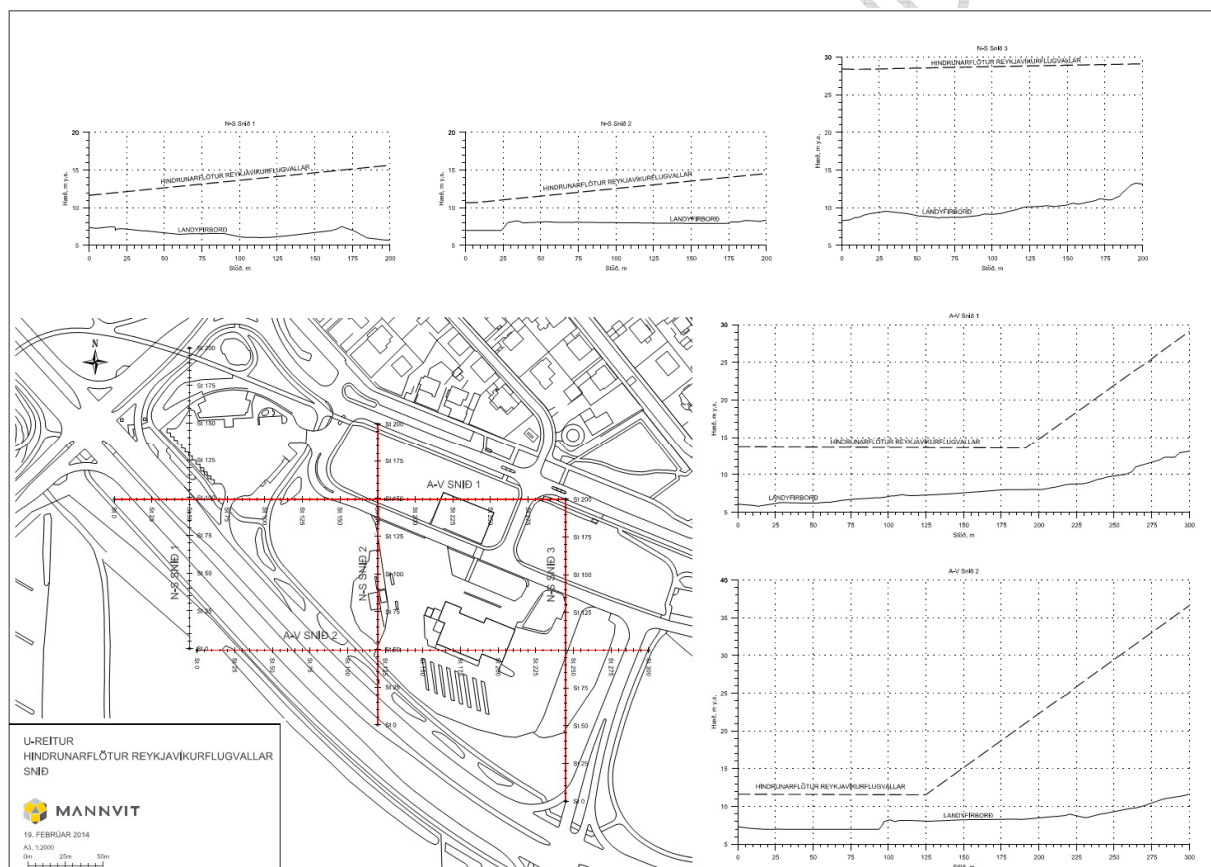
Skipulagstillögur þurfa að taka mið þeim atriðum sem leggja á til grundvallar skv. upptalningu að ofan. Stýrihópur deiliskipulagsins var stofnaður síðla árs 2013, hefur fengið kynningu á verkefninu og mun starfa áfram með dómnefnd og síðar skipulagshöfundum.

2.3.2 Flugvöllur í Vatnsmýri

Flugvöllur í Vatnsmýri setur skorður á hæðir bygginga á U-reit. Myndin hér að neðan sýnir hindranaflati 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 á mynd 5 sem sýna hæð lands á U-reit og hæðartakmarkanir vegna hindranaflata eru hluti af keppnisgögnum sbr. tilvísun í kafla 3.3.



Mynd 3 Hindranaflétir Reykjavíkurflugvallar (U-reitur er sýndur með grænum lit)⁵



Mynd 4 Hindranaflétir Reykjavíkurflugvallar - snið

2.3.3 Byggingar

Minjasafn Reykjavíkur vann í desember 2013 byggðakönnun á BSÍ reit sem er hluti af keppnisgögnum sbr. tilvísun í kafla 3.3. 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.

⁵ http://www.innanrikisraduneyti.is/media/frettir/Reykjavikurflugvollur_-_skipulagsreglur_III.pdf

Í mati Minjastofnunar Íslands á varðveislugildi Umferðarmiðstöðvar BSÍ við Vatnsmýrarveg frá janúar 2014 kemur fram að Minjastofnun Íslands mun 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 3.3.

Eins og segir í kafla 1.4 er það ósk umhverfis- og skipulagsráðs að tillöguhöfundar meti kosti og galla þess fyrir U-reit í heild sinni og samgöngumiðstöð að húsið standi eða víki. Tillöguhöfundar geta því ráðið hvort varðveita á BSÍ eða ekki í tillögum sínum.

2.3.4 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 samgöngumiðstöð eða önnur byggð rísi þar eða að þar verði rými til stækkunar á lóð samgöngumiðstöðvar til að taka við framtíðarbreytingum og nýjungum. Hvað vesturendann varðar þarf að huga sérstaklega að sjónrænni tengingu miðborgar og U-reits um sjónás eftir Sóleyjargötu að Reykjavíkurtjörn og ráðhúsi.

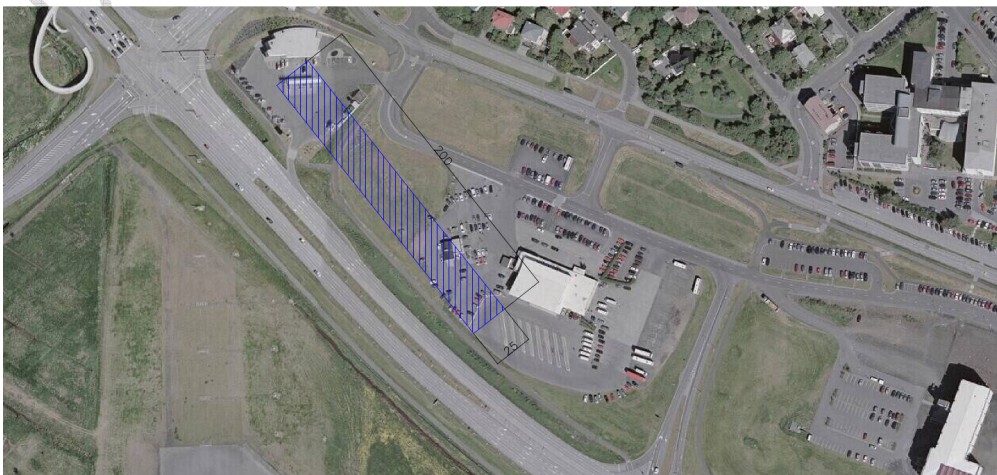
Í lóðaleigusamningi um Hringbraut 12 kemur fram að leigutími er til 31. des. 2016 en heimilt er að framlengja leigu um 5 ár. Verði ekki að loknum leigutíma skilyrði til að framlengja gildistíma hans skal borgarstjórn greiða lóðarhafa sannvirði mannvirkja og úthluta lóðarhafa annarri sambærilegri lóð. Komi til framlengingar um 5 ár skal lóðarhafi í lok leigutíma (2021) fjarlægja mannvirki af lóðinni á sinn kostnað.

2.3.5 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.

Samkvæmt upplýsingum frá aðilum sem vinna að athugun á lest milli Reykjavíkur og Keflavíkur er á frumstigi þess verkefnis miðað við að brautarpallur endastöðvar lestarinnar við samgöngumiðstöð á U-reit verði neðanjarðar. Brautarpallur neðanjarðar þurfi að vera um 200 m langur og með spor beggja vegna sem sameinast í eitt spor í jarðgöngum (gaffall) sem liggja undir byggð og suður fyrir Straumsvík. Breidd á pallinum verði 8-10 metrar auk tvöfaldrar breiddar lestarspors. Að/frá brautarpalli ferðist lestarfarþegar með rúllustigum og lyftum upp á yfirborð. Miða á við að lestarfarþegar komi þar upp í viðbyggingu við samgöngumiðstöð eða í byggingu sem standi sem næst samgöngumiðstöð og að góðar tengingar verði þá á milli bygginganna.

Ekki liggur fyrir hvernig legu lestarinnar við þennan enda verður háttað. Lega eða staðsetning brautarpalls hefur því ekki verið ákveðin og lítið verið skoðuð, lega og staðsetning á mynd 5 gefur hugmyndir um stærð neðanjarðarstöðvar og byggir á teikningu úr kynningu á verkefninu sem sýnd er á mynd 6.



Mynd 5 Áætluð stærð og dæmi um legu neðanjarðarstöðvar fyrir fluglest



Mynd 6 Lestarleiðir til skoðunar (mynd úr kynningu á verkefninu á frumstigi)

2.3.6 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:

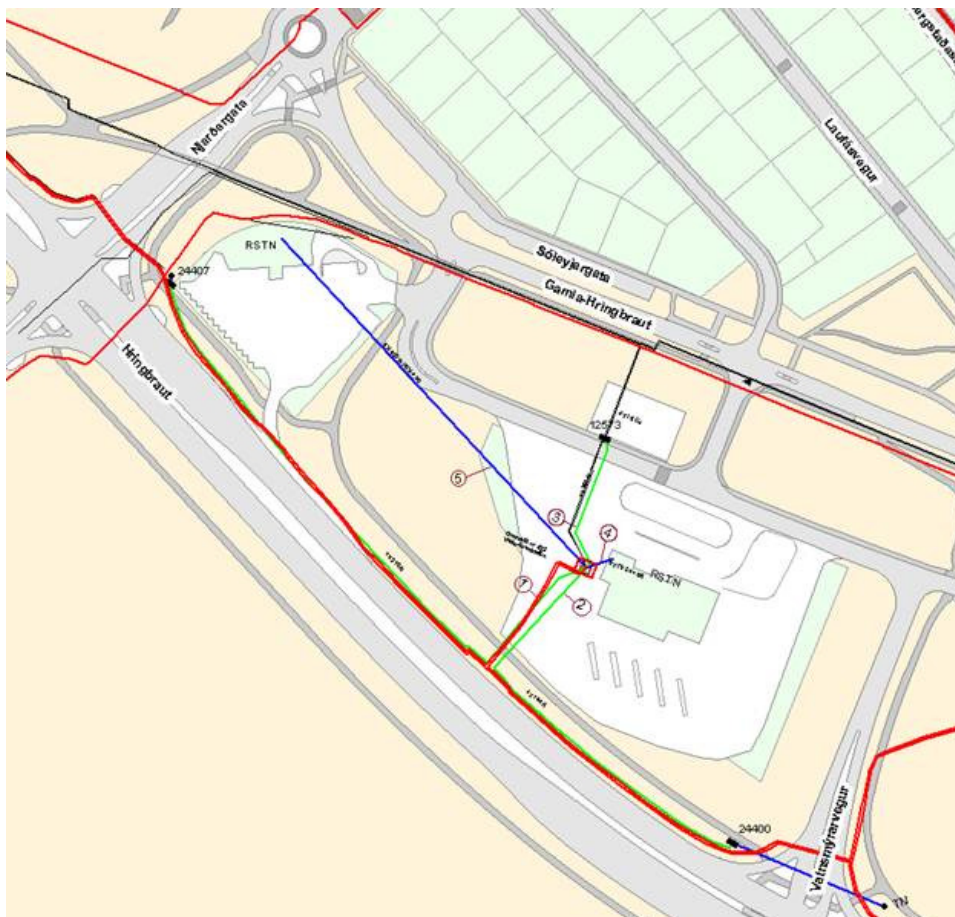
- **24. gr.:** „Finnist fornminjar sem áður voru ókunnar, skal skýra Minjastofnun Íslands frá fundinum svo fljótt sem unnt er. Sama skylda hvílir á landeiganda og ábúanda er þeir fá vitneskju um fundinn. Ef fornminjar sem áður voru ókunnar finnast við framkvæmd verks skal sá sem fyrir því stendur stöðva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

2.3.7 Tilkynning 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*. Reykjavíkurborg ber því að tilkynna framkvæmdina til Skipulagsstofnunar til ákvörðunar um matsskyldu.“ Bréfið er hluti af keppnisgögnum sbr. tilvísun í kafla 3.3.

2.3.8 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 7 Lagnir OR á U-reit (mynd úr vefsíðu OR)

2.4 Uppbygging á U-reit

Samkvæmt skýrslu frá febrúar 2013 um þróun samgöngumiðstöðvar og nánasta umhverfis, sem unnin var af vinnuhópi Reykjavíkurborgar og Strætó bs. og er hluti af keppnisgögnum (sjá tilvísun í kafla 3.3) er U-reitur nægilega stór til að rúma samgöngumiðstöð og athafnasvæði hennar auk umtalsverðs byggingarmagns til viðbótar.

Eitt af meginmarkmiðum samkeppninnar er að kalla eftir hugmyndum um 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 reyna að koma samgöngumiðstöð sem haganlegast fyrir og þannig að sem minnst rými fari undir byggingu, athafnasvæði og akstursleiðir. Eins er mikilvægt, hvað hagkvæmni uppbyggingar varðar, að hafa hæðartakmarkanir húsa og hljóðvist vegna umferðar um Hringbraut í huga. Hæðartakmarkanir vegna hindranaflata flugvallar eru mestar vestast og syðst á reitnum og hljóðvist sömuleiðis.

2.4.1 Framtíðarsýn

Í fyrirnefndi greinargerð um þróun samgöngumiðstöðvar og nánasta umhverfis er sett fram sú framtíðarsýn að á U-reit verði samgöngumiðstöð Reykjavíkur og tengipunktur við landið allt. Samgöngumiðstöðin þjóni samgöngum á landi: verði meginskiptistöð almenningssamgangna innan höfuðborgarsvæðisins, upphafs- og endastöð almenningssamgangna út fyrir höfuðborgarsvæðið, upphafs- og endastöð fjölda hópferðabifreiða og tengipunktur við aðra ferðamáta (hjólréiðar, skyndibílar, leigubílar, gangandi umferð, einkabílar).

U-reitur er hluti flatlendis í nágrenni stærstu og fjölmennustu vinnustaða landsins og miðborgar Reykjavíkur. Þar gefst því einstakt tækifæri til að flétta saman almenningssamgöngur, hjólréiðar og

vistvæna samgöngumáta. Mikilvægt er að göngu- og hjólaleiðir að og frá miðstöðinni verði mjög góðar og þar verði þegar í upphafi boðið upp á hjólageymslur og hjólaleigu.

Það landrými U-reits sem ekki fer undir samgöngumiðstöð verði skipulagt með áherslum á vistvænar samgöngur, þar rísi byggð sem nýtur nálægðarinnar við samgöngumiðstöð Reykjavíkur, Landspítalann og Vatnsmýrina sem framtíðarsvæði háskólanna, hátækni ýmis konar og öfugt.

Með uppbyggingu samgöngumiðstöðvar Reykjavíkur verði stigið fyrsta skrefið í þróun strætisvagnakerfis höfuðborgarsvæðisins yfir í hraðvagnakerfi (e. Bus Rapid Transit) sem síðar getur mögulega þróast yfir í léttlestarkerfi. Við skipulag og hönnun næsta nágreinnis, svo sem C-reits og útfærslu Hringbrautar verði skapað aðlaðandi borgarumhverfi, breiðstræti í borg, í samspili og samhengi við skipulag U-reits og framtíðarbyggð í Vatnsmýri.

2.4.2 Samgöngumiðstöð – aðstaða utandyra

Helstu magntölur á opnunarári sem áætlaðar voru á frumstigi og birtar voru í skýrslu vinnuhóps Reykjavíkurborgar og Strætó bs. í febrúar 2013 eru teknar saman í töflu hér að neðan, með þeirri breytingu að fjöldi stæða fyrir hópferðabíla og einkabíla hefur verið aukinn. Nánari upplýsingar er að finna í skýrslu vinnuhópsins sem er hluti af keppnisgögnum sbr. tilvísun í kafla 3.3.

Helstu þarfir utandyra		
Almenningssamgöngur	Innan höfuðborgarsvæðisins	16 stæði fyrir losun/lestun vagna. Geymslusvæði fyrir 2x12 m og 2x18m vagna.
	Að/frá höfuðborgarsvæðinu	3 stæði fyrir losun/lestun landsbyggðarvagna, 2 stæði fyrir losun/lestun vagna til/frá flugstöð Leifs Eiríkssonar (FLE) og 6 biðstæði fyrir FLE vagna.
	Miðborgarvagnar	1 eyja sem rúmar 4 vagna samtímis í losun/lestun auk 4 varavagnstæða
	Leigubílar	Aðstaða fyrir 20 leigubíla röð.
	Skyndibílar	5 sérmerkt, frátekin bílastæði.
	Almenningsreiðhjól	Aðstaða fyrir 15 reiðhjól.
Ferðapjónusta	Hópferðabílar	10 stæði fyrir komur og brottfarir og 2-4 biðstæði fjær byggingu. Smærri hópferðabifreiðar geti losað farþega á sama stað og einkabílar.
	Bílaleigur	20-30 afgreiðslustæði.
	Hjólaleigur	20 afgreiðslustæði
	Vespuleigur	10 afgreiðslustæði
Einkabílar	Lestun/losun	Gert ráð fyrir 10 skammtímastæðum til losunar/lestunar við byggingu
	Bílastæði	Gert ráð fyrir 100 gjaldskyldum stæðum
Einkareiðhjól	Opin stæði eða í opnu skýli	Aðstaða fyrir 100 reiðhjól
	Lokuð vöktuð hjólageymsla	Geymsla fyrir 30 reiðhjól
Annað	Vörumóttaka	Aðskilin vörumóttaka fyrir þá þjónustu sem er í húsinu.

Gera á ráð fyrir að afgreiðslustæði fyrir lestun/losun almenningsamgönguvagna innan höfuðborgar-svæðisins verði undir þaki og að plön verði með snjóbræðslu. Biðsvæði fyrir farþega við stæðin verði í sömu hæð og almenn gólfhæð strætisvagna (e. level boarding) sem er um 32 cm. Gert er ráð fyrir að við vagnastæðin verði rauntímaskilti sem sýna m.a. hvenær vagn sem er í stæði leggur af stað, hvaða vagn er næstur í stæðið og hvenær hann er væntanlegur. Strætisvagnar munu ekki standa lengur en í 5 mínútur í þeim afgreiðslustæðum sem gert er ráð fyrir við samgöngumiðstöð, 2-3 mínútna stopp verður ekki óalgengt en 5 mínútur hámark. Gert er ráð fyrir að 3 vagnar verði í hverri rennu. Þær verði einfaldar að breidd, þ.e. ekki verði hægt að taka fram úr ökutæki í rennu. Þegar gengið er inn í almenningsvagna skal upplifun farþega þar af leiðandi vera sem líkust því að verið sé að stíga inn í lest.

Í skýrslunni er einnig að finna áætlun um magntölur 20 árum eftir opnun samgöngumiðstöðvar sem taka þarf mið af þegar rými fyrir samgöngumiðstöð til framtíðar er afmarkað í tillögu.

Fyrirséð er að þessar magntölur sem flestar voru áætlaðar á frumstigi verkefnisins munu taka breytingum þegar verkefnið þróast áfram. Ekki er ólíklegt að einhverjar af tölunum verði uppfærðar með nánari þarfagreiningu fyrir vinnslu deiliskipulags og hönnun byggingar og athafnasvæðis.

2.4.3 Fyrirliggjandi tillögur að skipulagi útiaðstöðu

Í lok mars 2013 óskaði Reykjavíkurborg – Skrifstofa eigna- og atvinnuþróunar, í samræmi við tillögu vinnuhóps Reykjavíkurborgar og Strætó bs., eftir því að Efla, Verkís og VSÓ-ráðgjöf ynnu hver um sig tvær tillögur að skipulagi útiaðstöðu og flæði allra ferðamáta utan samgöngumiðstöðvar. Annars vegar tillögu þar sem gengið er út frá því að núverandi hús, BSÍ, verði kjarninn í samgöngumiðstöð. Hins vegar tillögu þar sem gengið er út frá því að samgöngumiðstöð rísi annars staðar á U-reit, þar sem tillöguhöfundar telja hentugast að koma henni fyrir til að U-reitur nýtist sem best fyrir aðrar byggingar. Leyfilegt var að skila fleiri en tveimur tillögum.

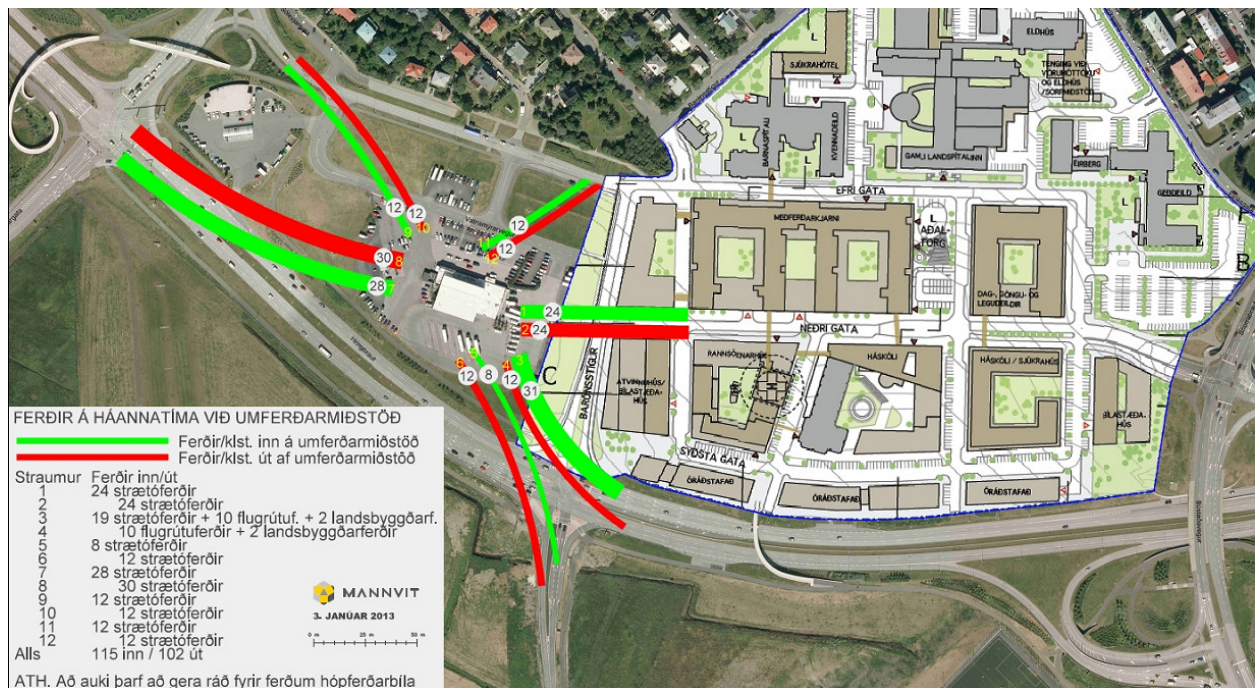
Til að leggja línurnar fyrir næstu skref í verkefninu og draga fram hvaða prinsiplausnir eru hentugastar að mati hópsins ákvað vinnuhópurinn að taka saman faglegt mat á kostum og göllum hverrar tillögu og ályktaði um þær á eftirfarandi hátt:

Að mati vinnuhópsins er samgönguskipulag skilvirkast í tillögu 1 frá VSÓ-Ráðgjöf. Einnig er margt mjög vel útfært í tillögu 2 frá Eflu og tillögu 4 frá Verkís. Í þessum þremur tillögum er samgöngumiðstöð fundinn nýr staður á reitnum. Tillögur voru ekki kostnaðarmetnar. Hafa þarf í huga að í tillögu 1 frá VSÓ-Ráðgjöf er bílastæðum komið fyrir í húsi á jaðri lóðar, það getur aukið kostnað en einfaldar samgönguskipulag mikið. Eins þarf að hafa í huga að tillaga 4 frá Verkís, tveggja hæða lausn, er að öllum líkindum mun dýrari en hinar tvær í framkvæmd. Tillögurnar má sjá í keppnisgögnum sbr. tilvísun í kafla 3.3.

2.4.4 Ytri og innri samgöngur

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 vinnuhóps Reykjavíkurborgar og Strætó bs. og minnisblöðum Mannvits sem eru hluti keppnisgagna sbr. tilvísun í kafla 3.3.



Mynd 8 Ferðir almenningssamgangna að/frá U-reit á annatíma við opnun samgöngumiðstöðvar (úr skýrslu vinnuhóps Reykjavíkurborgar og Strætó bs.)

Fulltrúar vinnuhóps Reykjavíkurborgar og Strætó bs. um þróun samgöngumiðstöðvar á U-reit funduðu tvisvar með fulltrúum Vegagerðarinnar í upphafi árs 2013. Í samræmi við niðurstöður fundanna voru unnar tillögur að forgangi umferðar almenningssamgangna að/frá U-reit þar sem akrein á Hringbraut fyrir almenna umferð var m.a. sýnd sem sérrein. Áhrif þeirrar breytingar á afkastagetu og tafir voru metin gróflega og á fundi ofangreindra aðila þann 18.2.2013 kom fram að Vegagerðin leggur eindregið til að ekki verði teknar burt akreinar fyrir almenna umferð. Þess í stað verði sérakrein fyrir almenningssamgöngur byggð við hlið núverandi götu.

Málið var tekið aftur upp í september 2013 og voru þá unnar þrjár nýjar tillögur að forgangi umferðar almenningssamgangna, sem tóku mið af þessari afstöðu Vegagerðarinnar, auk minnisblaðs um ljósastýrðan forgang almenningssamgangna. Tillögurnar má sjá í keppnisgögnum sbr. tilvísun í kafla 3.3.

Í umræðum hefur komið fram að aðilar eru sáttir við útfærslu forgangsáðgerða vestan Barónsstígs/Nauthólsvegar í fyrri tillögum en nákvæmari hönnun þeirra, staðsetning beygjuvasa o.fl. er háð innra skipulagi U-reits o.fl. og fer fram á síðari stigum. Tillögurnar þrjár eru því allar eins hvað varðar forgang vestan Barónsstígs/Nauthólsvegar en sýna mismunandi útfærslur viðbótar-sérreina austan Barónsstígs/Nauthólsvegar.

Fulltrúar vinnuhóps Reykjavíkurborgar og Strætó bs. og fulltrúar Vegagerðarinnar eru sammála um að ýmsar leiðir eru færar til að veita almenningssamgöngum forgang á þessu svæði, bæði hvað varðar útfærslu sérreina og/eða tækniútfærslur um ljósastýrðan forgang sem skoða þarf nánar.

Ákvörðun um hvernig forgangur verður nákvæmlega útfærður er ekki hægt að taka fyrir en skýrari forsendur um innra skipulag U-reits og magn umferðar að/frá honum liggja fyrir á síðari stigum verkefnisins. Málið verður þá tekið upp aftur.

Tengingar við göngu- og hjólastígakerfi

Samgöngumiðstöð Reykjavíkur verður tengipunktur mismunandi samgöngumáta og því mikilvægt að göngu- og hjólaleiðir að/frá miðstöðinni verði mjög góðar. Mikilvægt er að tryggja góðan göngu/hjólaás um Sóleyjargötu sem tengir miðborgina og samgöngumiðstöðina sem og tengingar upp á Skólavörðuholt, við LSH, við HÍ og HR. Á mynd hér að neðan er sýnd tillaga að fyrirkomulagi helstu

göngu- og hjólaleiða út frá U-reit sem tekin er úr skýrslu vinnuhóps Reykjavíkurborgar og Strætó bs.. Tillagan gerir ráð fyrir að göngu- og hjólaleið sem nú liggur samsíða Hringbraut, sunnan U-reits verði fjarlægð til að draga úr slyshættu enda sennilegt að mikill fjöldi almenningssvagna þveri þá leið við akstur inn og út af lóð samgöngumiðstöðvar. Samsíða stofnstígur sunnan Hringbrautar sem og stígur nyrst á U-reit og mögulega stígur í gegnum U-reitinn miðjan verði megin samgönguæðar óvarinna vegfarenda.



Mynd 9 Tillaga að helstu leiðum gangandi og hjólandi vegfarenda að/frá U-reit (úr skýrslu vinnuhóps Reykjavíkurborgar og Strætó bs.)

2.4.5 Samgöngumiðstöð – aðstaða innandyrá

Í samgöngumiðstöð er markmiðið að skapa innanhússrými sem geti verið með sem fjölþættasta og áhugaverðasta starfsemi til að tryggja m.a. að sem flestir finni sig innan veggja hússins og að sem bestur rekstrargrundvöllur verði til staðar fyrir þær starfseiningar sem þarna verða.

Á þessu stigi hefur ekki verið unnin húsrýmisáætlun, þ.e. greining á líklegri stærð biðrýma fyrir farþega, geymslurýma fyrir farangur og fleiri almennra rýma undir þjónustuborð, veitingasölu og verslanir. Þátttakendur í samkeppni þurfa því að áætla stærðir helstu rýma og samgöngumiðstöðvar í heild sinni út frá lýsingu á starfsemi og áætlunum um fjölda farþega sem áætlað er að fari um húsið og athafnasvæði þess. Þær upplýsingar eru að hluta til hér að neðan og í keppnisgögnum sbr. tilvísun í kafla 3.3.

Ætla má að allt að 5 þús. farþegar fari um samgöngumiðstöðina dag hvern vegna notkunar almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu við opnun hennar. Til viðbótar þessu eru farþegar landsbyggðarvagna, FLE rútu og hópferðabíla. Miðað við þekktar tölur má ætla að samanlagt verði fjöldi farþega almenningssamgangna og ferðaþjónustu sem fari um samgöngumiðstöð á venjulegum degi við opnun hennar af stærðargráðunni **7-8 þús.** talsins.

Talið er líklegt að stefna um tvöföldun á hlutdeild almenningssamgangna í ferðum innan höfuðborgarsvæðisins muni í það minnsta leiða til tvöföldunar á farþegafjölda vegna almenningssamgangna árið 2025. Í ljósi þessa og áætlana um fjölgun íbúa á svæðinu má gera ráð fyrir að farþegafjöldinn hafi

þrefaldast árið 2035 og þá verði um **15 þús.** farþegar á dag sem fara um samgöngumiðstöðina í tengslum við notkun almenningsamgangna á höfuðborgarsvæðinu.

Sambærileg áætlun fyrir árið 2035 um fjölda farþega FLE rútu/lestar og hópferðabíla sem fer um samgöngumiðstöðina liggur ekki fyrir. Til viðmiðunar er rétt að geta þess að gangi opinberar spár eftir má búast við fjöldi erlendra ferðamanna sem koma til landsins tvöfaldist á næsta áratug eða svo.

Hvað þjónustu í húsinu varðar sér vinnuhópur 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 sjálfসাala 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 sjálfসাala.
- Í samgöngumiðstöð verði boðin út aðstaða til veitingasölu (matur og drykkur) 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 þjónustupættir í fyrirhugaðri samgöngumiðstöð væru mikilvægastir og hvaða þætti væri líklegast að svarendur myndu nota. Könnunin var lögð fyrir í strætisvögnum.

Niðurstöður voru nokkuð afgerandi. Þeir þjónustupættir 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 kafla 3.3.

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

- 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 = stólar eða bekkir
- Þráðlaust netsamband
- Sjónvarpsútsending
- Hljóðkerfi (útvarp, tónlist í biðsal)
- Kallkerfi (fyrir tilkynningar, brottfarir, o.þ.h.)
- Sérhannaðar innréttingar/standar fyrir bæklinga, fríblöð, 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 oft en einu sinni í kynningum á verkefninu.

2.4.6 Arðsemi fjárfestingar á U-reit - rekstrarlíkan

Haustið 2013 voru unnin drög að rekstrarlíkani fyrir uppbyggingu á U-reit. Líkanið tók tillit til þeirra upplýsinga sem fyrir lágu á þeim tíma, m.a. áætlana um umfang sölu byggingarréttar á lóðum, öðrum en lóð samgöngumiðstöðvar, umfang fasteignagjalda o.fl.

Líkanið er hreint sjóðstreymislíkan en aðeins er tekið tillit til þeirra þátta er hafa **bein áhrif á fjárhagsstöðu borgarinnar**. Allar tölur eru á verðlagi ársins 2013 og gert er ráð fyrir 5% ávöxtunarkröfu í öllum núvirðisreikningum. Tími arðsemismatsins er 20 ár og er arðsemin sett fram í formi innri vaxta.

Bráðabirgðaniðurstöður arðsemismats með líkaninu benda til að **7,1% arðsemi** (í formi innri vaxta) sé af fjárfestingunni miðað við aðferðina „án hagvaxtar“. Þar er miðað við 20 ára arðsemistíma og að tekið sé tillit til líftíma eignar umfram tíma arðsemismats (hrakvirði). Verkefnið er því arðbært miðað við 5% ávöxtunarkröfu og þær bakgrunnsbreytur sem fyrir lágu haustið 2013.

Ljóst er að uppfæra þarf forsendur í rekstrarlíkaninu þegar fram líða stundir og ítarlegri upplýsingar um umfang samgöngumiðstöðvar og umfang sölu byggingarréttar á öðrum lóðum innan U-reits liggja fyrir.

3. Tæknileg tilhögun samkeppninnar

3.1 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 er gert ráð fyrir að ráðgjafar myndi 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. Vafatilfelli 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 vísar frá samkeppnisreglum AÍ gildir keppnislýsingin framar ákvæðum samkeppnisreglna AÍ.

3.2 Afhending keppnisgagna – þátttökugjald

Keppnislýsing verður lútin 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 þátttökugjalds 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.

3.3 Keppnisgögn

Eftirfarandi keppnisgögn eru þátttakendum til stuðnings:

1. Keppnislýsing þessi.
2. Teikningar með afmörkun keppnissvæðis, hæðarlínur og hindranaflötum á tölvutæku formi (ATH, ekki unnið fyrr en nær dregur samkeppni með hliðsjón af vinnu USK um gatnaskipulag Vatnsmýrar).
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 - leiðakerfisbreyting, þarfagreining og skipulag. Vinnuhópur Reykjavíkurborgar og Strætó bs. 18. feb. 2013.
6. Um tillögur að samgönguskipulagi utan veggja samgöngumiðstöðvar á U-reit. Minnisblað dags. 9. júlí 2013.
7. Forgangur almenningsamgangna á Hringbraut við Umferðarmiðstöðvarreit – staða mála. Minnisblað dags. 28. okt. 2013. Tvö eldri minnisblöð um umferðarmál eru í viðauka þess.
8. BSÍ reitur – Cobraborun – mæliniðurstöður og yfirlitsmynd. Dags. 20. nóv. 2013
9. Borun á mæliholum á U-reit í Vatnsmýri, Reykjavík. Minnisblað dags. 19. feb. 2014.
10. U-reitur. Hindrunarflötur Reykjavíkurflogvallar. Snið. Teikning dags. 19. feb. 2014..
11. Umferðarmiðstöðin – Ástandsmat bygginga og lóðar. Minnisblað dags. des. 2012.

12. *Umferðarmiðstöð BSÍ við Vatnsmýrarveg, mat á varðveislugildi.* Bréf dags. 14. jan. 2014.
 13. *BSÍ reitur. Byggðakönnun. Fornleifaskrá og húsakönnun.* Skýrsla dags. des. 2013.
 14. *Samgöngumiðstöð – viðhorf og forgangs röðun þjónustubátta.* Skýrsla dags. okt. 2013.
 15. *Samkomulag um lóðir og skipulagsmál í tengslum við framtíðaruppbyggingu Landspítala og Háskóla Íslands norðan Hringbrautar.* Dags. 16. mars 2012.
 16. *Samgöngumiðstöð. Fyrirspurn um málsmeðferð.* Bréf Skipulagsstofnunar dags. 2. des. 2013.
- Keppnisgögn hafa verið sett saman í eitt hefti sem fæst gegn greiðslu þátttökugjalds sbr. kafli 3.2.

3.4 Keppnistillögur

Keppendur skulu skila eftirtöldum gögnum:

1. Teikningum, sem á eru:

- Skipulagsuppdráttur með norður upp, í mkv. 1:2000
- Afstöðumynd í mkv. 1:1000
- Grunn- og skurðmyndir í mkv. 1:500
- Lituð grunnmynd í mkv. 1:500, sem sýnir sérnotarými hverrar einingar

Stærðir rýma skulu koma fram á teikningunni

- Skila má fjarvíddar- og rúmteikningum sem sýna mannvirkin í umhverfinu.
- Teikningar skulu vera í stærð A1 (59,4x84,1 cm) á ógegnsaðum pappír eða upplímdar á pappa/frauðplast. Allur texti skal vera ritaður á vélrænan hátt. Tillöguarkir, þar með taldar arkir með greinargerð, skulu ekki vera fleiri en 2. Lega þeirra skal vera lárétt og gera skal ráð fyrir því að teikningar liggi hvor upp af annarri og gerð grein fyrir upphengingu í hægra horni að neðan.
- 2. Greinargerð að hámarki 1000 orð, þar sem lýst er megininntaki tillögunnar, helstu forsendum og markmiðum og gerð grein fyrir staðsetningu, helstu stærðum, uppbyggingu og tengingum. Greinargerðin skal koma fram á tillöguuppdráttunum, en henni skal einnig skila í 6 eintökum í arkarstærðinni A4. Heimilt er að birta smækkuð afrit uppdráttu í greinargerð.

Tillöguörkum skal einnig skila á PDF formi á geisladiski eða minnislykli, USB, merktum auðkennisnúmeri tillögunnar.

3.5 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 síðara fresti skal skila fyrirspurnum fyrir xxx XXXX, kl. 24:00. Stefnt er að því að svör við fyrirspurnum muni ligga fyrir innan sjö daga í hvort skipti.

3.6 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 tillögunar.
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 tillögunar. 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.

4. Ófrávikjanleg 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.

3.7 Dómnefnd, ritari dómnefndar og ráðgjafar

Dómnefnd skipa eftirtaldir:

Tilnefndir af útbjóðanda:

...

...

Tilnefndir af Strætó bs.

...

...

Tilnefndir af.....

...

...

Ritari dómnefndar er:

.....

Ráðgjafar dómnefndar eru:

...

...

3.8 Trúnaðarmaður

xxx

Öllum fyrirspurnum og athugasemdum skal beint til trúnaðarmanns.

3.9 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.

3.10 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 opnunar 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.

3.11 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.

3.12 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 sérriti, allar tillögur sem teknar eru til dóms. Þar verður höfunda getið, ásamt dómnefndarálitum um allar tillögur sem bárust í keppninni. Útbjóðandi öðlast rétt til slíkrar útgáfu án þess að greiða höfundum tillagna sérstaklega fyrir útgáfuréttinn.

3.13 Samþykki keppnislýsingar

Keppnislýsing þessi ásamt samkeppnisreglum AÍ er grundvöllur keppninnar, sjá þó lið 5.1 Þátttökuréttur. Keppnislýsingin er samþykkt af útbjóðanda keppninnar, dómnefndarmönnum og stjórn Arkitektafélags Íslands.