



UMSÖGN / greinargerð

Skipulag:

Umferðarmiðstöðvarreitir. Heildarskipulag svæðis samþykkt 21.11.1995 með seinni breytingum 28.6.2006

Erindið:

Varðar uppbyggingu íbúðabyggðar hagkvæms húsnæðis á U-reit (Umferðarmiðstöðvarreit)

Sjálfstæðisflokkurinn leggur til að BSÍ – reitur verði skipulagður fyrir hagkvæmar húsnæðiseiningar þar sem bensinstöð og rútustæði verði víkjandi.

Við skoðun á fýsileika uppbyggingar íbúðabyggðar hagkvæms húsnæðis á U-reit eru dregin fram í greinargerð allir helstu kostir U-reits í samhengi við annarsvegar áætlaða notkun og uppbyggingu undir alhliða samgöngumiðstöð með víkjandi íbúðabyggð, og hinsvegar landnotkun þar sem íbúðabyggð yrði ráðandi þáttur en samgöngur (rútur) víkjandi eiginleiki.

Helstu meginatriði:

- U-reiturinn er skilgreindur sem *miðsvæði (M)* í gildandi aðalskipulagi og er einkum ætlaður verslun, þjónusta og skrifstofum, auk samgöngumiðstöðvar.
- Mikilvægt er að á svæðinu byggist upp fjölbreytt starfsemi og þjónusta sem styður við og þróast samhliða uppbyggingu miðstöðvar undir bæði ferðaþjónustuna og almenningssamgöngur.
- Gert hefur verið ráð fyrir mikilvægum tengipunkti Borgarlínu á reitnum en í næsta nágrenni eru stærstu vinnustaðir landsins, Landspítalinn og Háskóli Íslands.
- Reykjavíkurborg er bundin samningum við Landspítala varðandi afnot af reitnum. Taka verður upp þá samninga eigi íbúðabyggð að rísa á reitnum.
- Ráðast verður í breytingu á aðalskipulagi verði íbúðahúsnæði byggt á reitnum í verulega auknu mæli og finna verður alhliða samgöngumiðstöð aðra staðetningu miðsvæðis milli stærstu vinnustaða landsins, Landspítala og Háskóla Íslands samhliða þeirri breytingu.
- Reiturinn er u.þ.b. 50.000 m² að stærð og því vart nægilega stór svo hann standi undir sjálfstæðum grunnskóla rísi þar íbúðabyggð.
- Fjarlægð í Melaskóla og Hagaskóla er u.þ.b. 1,3 – 1,5 km. - litlu styttri fjarlægð er í Austurbæjarskóla.
- U-reitur nægilega stór til að rúma samgöngumiðstöð og athafnasvæði hennar auk umtalsverðs byggingarmagns til viðbótar, þ.á.m. íbúðahúsnæði á norð-austurhluta reitsins.
- Hönnun bygginga verður útfærð á þann hátt að hægt verði að hækka hús í framtíðinni. Hæðartakmarkanir vegna hindranaflata flugvallar eru mestar vestast og syðst á reitnum og þar er hljóðvist líka verst. Við skipulag reitsins er miðað við að samgöngukerfi samgöngumiðstöðvar sé staðsett sunnan megin við meginæð Borgarlínu sem mun þvera reitinn.
- Væntanleg íbúðabyggð á reitnum verður í næsta nágrenni við eldri byggð stakstæðra íbúðahúsa sem njóta bæði hverfisverndar og svæðisverndar svo vanda verður sérlega vel alla útfærslu sama hvernig íbúðaeiningar rísa.
- Á reitnum eru upp hugmyndir um staðsetningu útstöðvar Slökkviliðs höfuðborgarsvæðisins vegna vaxandi þrengsla við Skógarhlíð sem myndi þjónusta vestari hluta borgarinnar ásamt Seltjarnarnesi.

U-reitur afmarkast af Hringbraut í suðri, Gömlu-Hringbraut í norðri, Njarðargötu í vestri og Nauthólsvegi/Barónsstíg í austri. Umferðamiðstöð 1.520 m² að stærð í umsýslu eignarsjóðs Reykjavíkurborgar hefur verið staðsett á reitnum frá upphafi sjöunda áratugarins með landeignanúmer L106644.

Í samkomulagi ríkis og Reykjavíkurborgar um lóðir og skipulagsmál í tengslum við framtíðaruppbyggingu Landspítala og Háskóla Íslands norðan Hringbrautar frá 16. mars 2012 segir m.a.:

Að mati forsvarsmanna LSH og HÍ mun það byggingarmagn sem fyrirliggjandi skipulagstillaga lóðar LSH (A- og B-reita) gerir ráð fyrir vera fullnægjandi fyrir þarfir spítalans og HÍ a.m.k. næstu 30 ár.



U-reitur er innan áhrifsvæðis Landspítala

Í samkomulaginu kemur fram að aðilar eru sammála um að LSH/HÍ/ríkið eigi ekki tilkall til byggingaréttar á U-reit en uppbygging á þeim reit varði engu að síður hagsmuni þeirra. Við skipulagningu U-reits skal taka sérstakt tillit til þróunar starfsemi Landspítalans og Háskóla Íslands til langrar framtíðar.

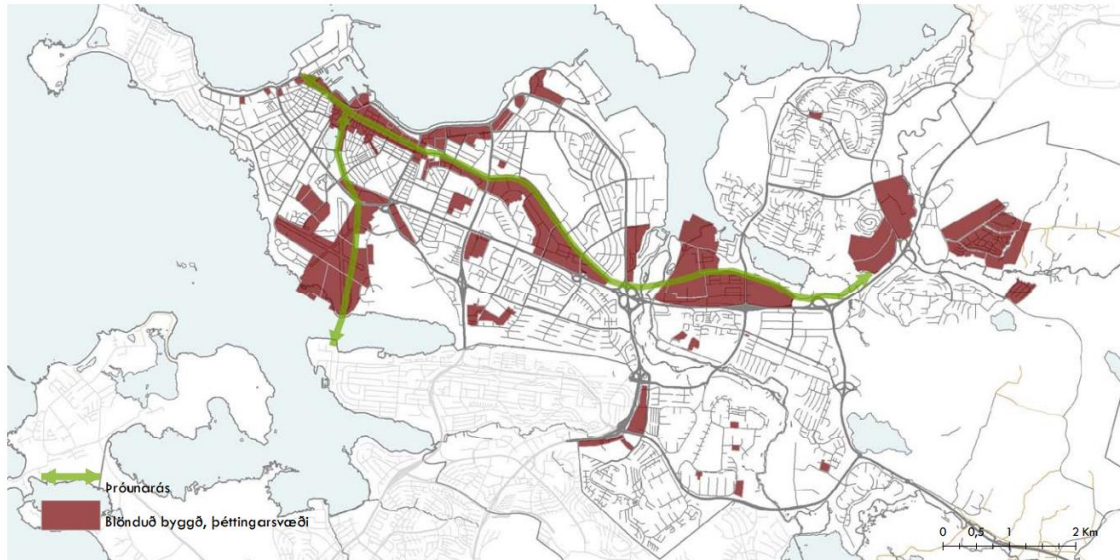
Í fimmtu grein samkomulagsins segir að þegar ákveðið verður að hefja endurskoðun skipulags á U-reit verði skipaður formlegur stýrihópur um vinnu deiliskipulagsins, en í hópnum skulu m.a. sitja fulltrúar Reykjavíkurborgar, velferðarráðuneytis, mennta- og menningarmálaráðuneytis, fjármálaráðuneytis, LSH og HÍ. Deiliskipulagsvinnan verði undir forystu Reykjavíkurborgar.

Í aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 er U-reitur auðkenndur sem M5b. Um hann segir:

M5b.BSÍ-reitur. Einkum verslun, þjónusta og skrifstofur, auk samgöngumiðstöðvar. Mikilvægt er að á svæðinu byggist upp fjölbreytt starfsemi og þjónusta sem styður við og þróast samhliða uppbyggingu miðstöðvar fyrir almenningssamgöngur. Við gerð deiliskipulags á svæðinu verði haft samráð við Landspítala og Háskóla Íslands.

Í töflu 3 (miðsvæði í AR2010-2030 – Helstu svæði) kemur fram að svæðið er 5 hektarar að stærð og gert er ráð fyrir 30 þús. fermetra aukningu byggingarmagns en ekki er gert ráð fyrir íbúðum. Þar segir enn fremur:

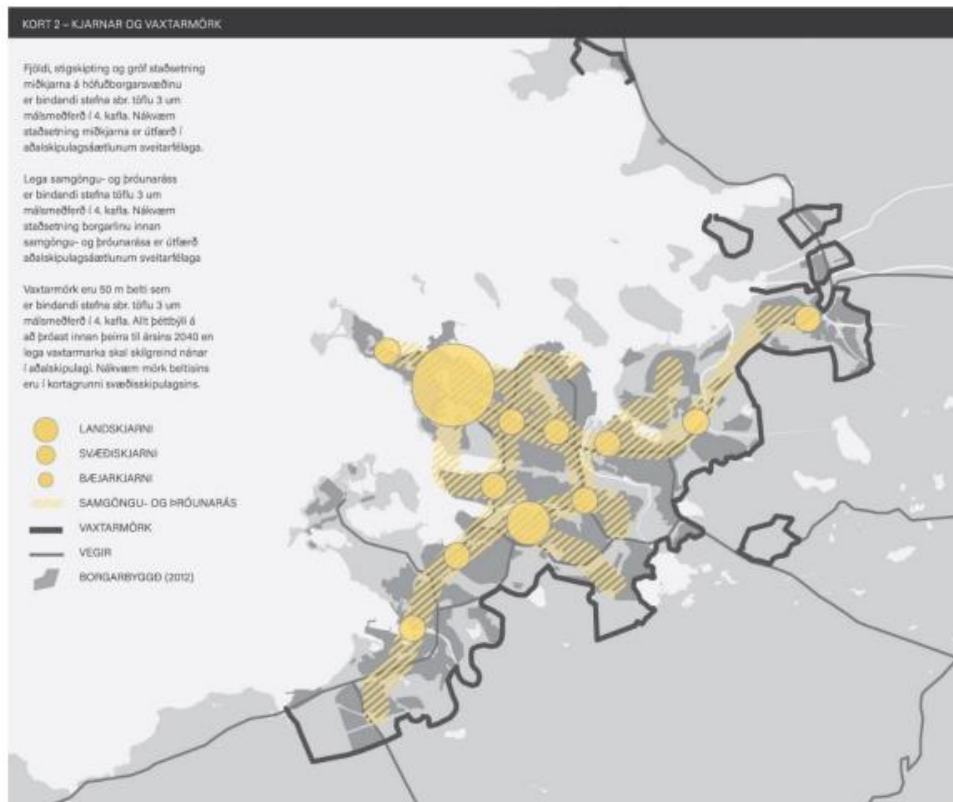
U-reitur er á þróunarás AR2010-2030 til suðurs frá miðborginni um Vatnsmýri og yfir á Kársnes í Kópavogi.



Mynd 26. Hugmyndin er að þróunarásinn verði smám saman heildstæð breiðgata sem liggur eftir endilöngu Nesinu, nokkurs konar línuleg miðborg. Þétt blönduð byggð hverfest um ásin í þægilegri gönguafjarlægð frá biðstöðvum almenningsganganna. Samberilegur þróunarás á síðan að liggja til suðurs frá miðborginni um framtíðarbyggð í Vatnsmýrinni og yfir á Kámsnes í Kópavogi (bindandi stefna).

Þróunarás samt þéttingarsvæðum úr aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030

Á korti að neðan úr svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins til 2040 (samþykkt tillaga að breytingu, maí 2018) eru sýndir samgöngu- og þróunarásar fyrir hágæðakerfi almenningsgangna á höfuðborgarsvæðinu - Borgarlínu - en gert er ráð fyrir að fjórar meginlínur Borgarlínu muni skarast á U-reit. Farþegar Strætó sem eiga leið í gegnum U-reit í dag eru um 7.300 á sólahring. Í svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins er sett markmið um að hlutdeild almenningsgangna fari úr 4% í 12% árið 2040. Út frá því má áætla að um 29.000 farþegar almenningsgangna fari í gegnum U-reit árið 2040. Ef áform um fluglest ná fram að ganga er þörf á plássi fyrir hana á U-reit.



Mynd F Breyting er gerð á korti 2 – Miðkjarnar, þannig að það sýni einnig samgöngu- og þróunarása.

Miðkjarnar ásamt samgöngu- og þróunarásum

Í nóvember 2012 skipaði borgarstjóri vinnuhóp Reykjavíkurborgar og Strætó bs. til að fjalla um þróun samgöngumiðstöðvar og nánasta umhverfis á U-reit. Í skýrslu hópsins (dags. 18.02.2013) er sett fram eftirfarandi framtíðarsýn fyrir U-reit:

Á U-reit verði samgöngumiðstöð Reykjavíkur og tengipunktur við landið allt. Samgöngumiðstöðin og nágrenni hennar verði lifandi og áhugaverður viðkomustaður, sambærilegur við aðalstarstöðvar 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 almenningsamgangna innan höfuðborgarsvæðisins, upphafs- og endastöð almenningsamgangna út fyrir höfuðborgarsvæðið, upphafs- og endastöð fjölda hópferðabifreiða og tengipunktur við aðra ferðamata (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 almennings-samgöngur, 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 öflugt.

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 nágrennis, 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.

Hópurinn lagði til að áfram yrði unnið að þarfagreiningu, umferðarskipulagi og fleiri þáttum samhliða því sem undirbúin yrði samkeppni um hönnun samgöngumiðstöðvar og skipulag aðliggjandi lóða og deiliskipulag í kjölfarið unnið undir stjórn stýrihóps borgarinnar, velferðarráðuneytisins, mennta- og menningarmálaráðuneytisins, fjármálaráðuneytisins, LSH og HÍ. Starfshópur Reykjavíkurborgar og Strætó bs. vann áfram að málinu og lagði í maí 2014 fram drög að keppnislýsingu fyrir samkeppni um skipulag samgöngumiðstöðvar og annarrar byggðar á U-reit.



Hindranafötur N/S brautar Reykjavíkurflugvallar (U-reitur er sýndur með grænum lit)

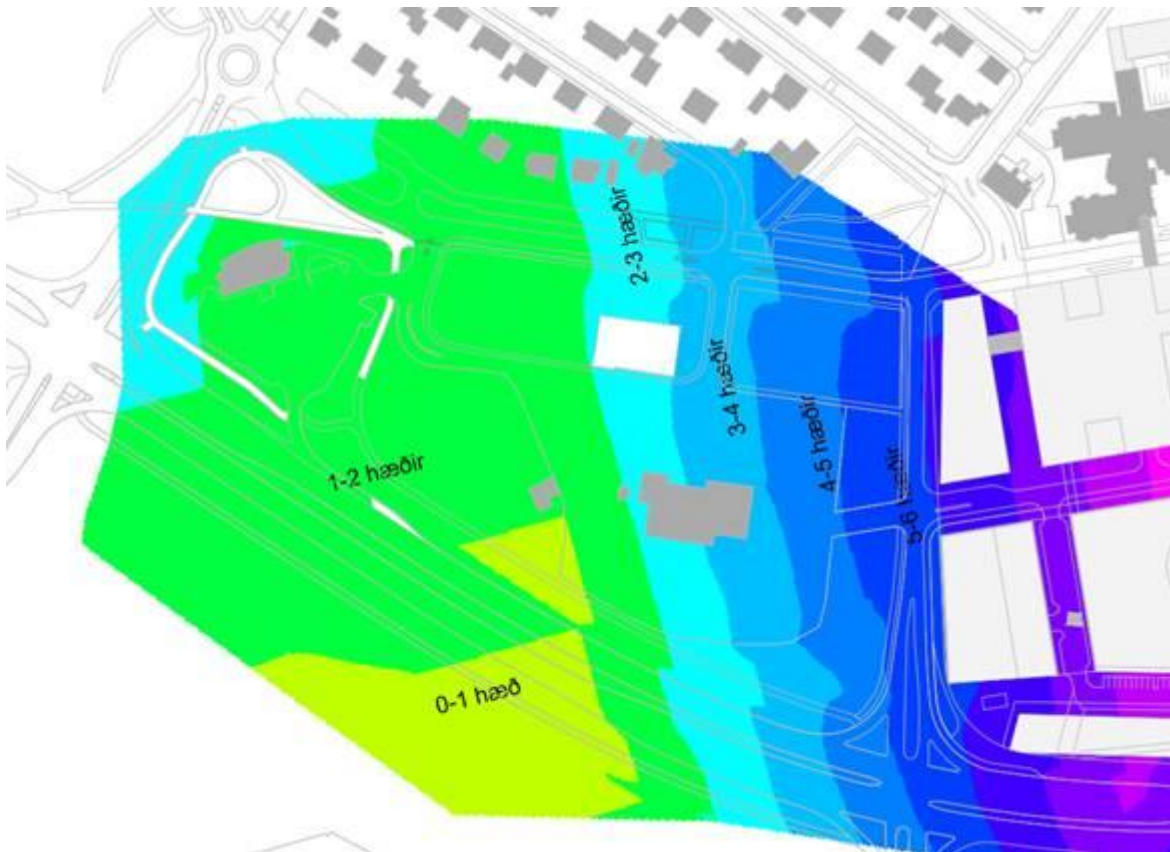
Í umfjöllun um málið í umhverfis- og skipulagsráði haustið 2014 var ákveðið að fela stýrihópi um leiðakerfisbreytingar í Reykjavík vegna alhliða samgöngumiðstöðvar á umferðarmiðstöðvarreit (U-

reit) að undirbúa verkefnið áfram. Stýrihópurinn sendi tillögur sínar til umsagnar vorið 2015 og skilaði skýrslu í janúar 2016.

Haustið 2017 skipaði borgarráð starfshóp til þess að undirbúa samkeppni um deiliskipulag og þróun samgöngumiðstöðvar og annarrar byggðar á U- reit. Starfshópnum var falið 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 upp með 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.

Nú liggja fyrir drög að skýrslu hópsins og drög að samkeppnislýsingu sem verða kynnt fyrir borgarráði og skipulags- og samgönguráði í kjölfar samráðs við Samtök ferðapjónustunnar, Vegagerðina o.fl.

Verkefnahópur samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins um nýja flugstöð á Reykjavíkflugvelli skilaði niðurstöðu sinni í júní síðastliðnum. Niðurstaða hópsins var að áhugaverðasti kosturinn væri flugafgreiðsla í samgöngumiðstöð á BSÍ-reit. Með þeim kosti næðist samlegð og hagræði af því að tengja flugið öllum almenningsamgöngum innan borgarinnar og samgöngum við alþjóðaflugvöllinn í Keflavík. Verkefnahópurinn leggur í niðurstöðum sínum til að ríkið taki þátt í fyrirhugaðri hugmyndasamkeppni Reykjavíkurborgar um nýja samgöngumiðstöð á U-reitnum þannig að gert yrði ráð fyrir þeim möguleika að flugstöð væri hluti af hugmyndavinnunni. Í fyrirbyggjandi drögum að samkeppnislýsingu, er í samræmi við niðurstöður hópsins, gert ráð fyrir að ríkið taki þátt í samkeppninni.



Mögulegar hæðir bygginga innan U-reits miðað við hæð lands og hindranafleti flugvallarins

Grunnskóli

Ef byggðar væru 450-600 íbúðir á U-reit væru þar á bilinu 50-170 grunnskólabörn þegar sú byggð verður komin í jafnvægi. Það færi reyndar eftir því um hverskonar íbúðir væri að ræða, þ.e. hvort nýja hverfið myndi hegða sér í líkingu við skólahverfi Austurbæjarskóla eða skólahverfi Melaskóla en mun fleiri grunnskólabörn eru á íbúð í skólahverfi Melaskóla miðað við skólahverfi Austurbæjarskóla. Mögulega væri hægt að taka Vörðuskóla í notkun að nýju sem grunnskóla í þessu samhengi.

Hindranafloitur N/S brautar Reykjavíkurflugvallar kemur í veg fyrir háreistari byggð með meiri íbúðafjölda nema flugvöllurinn verði færður úr miðborginni. Á meðan flugvöllurinn er á sínum stað er einstaklega hentugt að reisa lágreistari byggð samgöngumannvirkja sem eðli málsins eru meira lárétt í rýmd en lóðrétt á hæð.

Hönnun íbúðabygginga – matnaðurfullur arkitektúr

Sóleyjargata er hluti af merkri heild íbúðahúsa í fúnkisstíl við aðalgötu á áberandi stað í borgarmyndinni. Reiturinn sem húsið er hluti af afmarkast af Sóleyjargötu, Njarðargötu og Smáragötu, en húsin á reitnum risu flest fyrir daga byggðar í Norðurmýri. Reiturinn er því í raun fyrsta fúnkis-hverfið í Reykjavík.

U-reiturinn stendur því þétt við svæði sem nýtur svæðisverndar er nær yfir austurhluta Þingholta, frá Skothúsvegi í vestri allt að Eiríksgötu og Egilsgötu, aukinheldur við svæði sem nýtur hverfisverndar samkvæmt Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030. Ef U-reitur verður endurskilgreindur sem íbúðarbyggð (ÍB) er ljóst er að huga verður sérlega vel að gæðum nýrra fjölbýlishúsa þar sem þau verða í öðrum og stærri skala en næsta byggð.

Hvort sem núverandi Umferðarmiðstöð verður varðveitt eða fjarlægð innan væntanlegs skipulags og notkunar U-reits, verður gerð krafa um nýbyggingar í mjög háum gæðaflokki er hafi verulega jákvæð áhrif á þróun og ásýnd borgarinnar; svo á einnig við um íbúðabyggingar ef ríkjandi notkun reitsins fer undir íbúðabyggð.

Niðurstaða:

Jafnvægi á íbúðarmarkaði efnaminni einstaklinga er fast í sjónmáli með væntanlegri uppbyggingu smáíbúða og hagkvæms húsnæðis fyrir efnaminni á þéttingarreitum við Veðurstofu, Elliðavog (Vogabyggð), á Sjómannaskólareit og í Skerjafirði.

Tekið er undir orð tillöguhöfunda að U-reiturinn (BSÍ-reitur) sé á lykilstað í miðborg Reykjavíkur. En ljóst má vera sbr. greinargerð að ofan, að gagnger umbreyting á margþættu hlutverki og notkun reitsins setur fjölþætt skipulag og starfsemi, sem gert er ráð fyrir að mætist á reitnum, í mikla óvissu. Í hreinskilni væri auðveldara að finna hentuga spildu undir hagkvæmt húsnæði efnaminni kaupenda miðsvæðis og vestarlega í borginni á öðrum stað en svæði undir öll þau hlutverk sem U-reit er ætlað að leysa og samþætta líkt og greint er frá að ofan.

Porsteinn Rúnar Hermannsson, samgönguverkfræðingur
Samgöngustjóri Reykjavíkurborgar

f.h. skipulagsfulltrúa Reykjavíkur
Ingvar Jón Bates Gíslason, arkitekt