



Borgarráð

Miklabraut í stokk - frummat á þróunarmöguleikum

Borgarráð samþykkti í lok janúar 2017 að kannað yrði hvort það er fýsilegt að setja meginstraum umferðar á Miklubraut í stokk. Verkefnið hefur verið unnið í tengslum við vinnslu hverfisskipulags og nú liggja fyrir tillögur hverfisskipulagsráðgjafa um þróunarmöguleika byggðar og umhverfis ef Miklabraut færi í stokk að hluta. Eins liggja fyrir niðurstöður umferðarspáa og frummat á stofnkostnaði við vegstokk.

Niðurstöður

Frummat bendir til þess að fýsilegt sé að setja meginstraum umferðar á Miklubraut í stokk frá Snorrabraut og austur fyrir Kringlu.

- Með því megi bæta samgöngur allra ferðamáta, skapa góðar aðstæður fyrir almenningssamgöngur, gangandi og hjólandi og styðja vöxt vistvænni samgangna.
- Með því megi draga mjög úr neikvæðum áhrifum bílaumferðar á loftgæði og hljóðvist þar sem þau eru mest í borginni. Skapa megi mun betri N-S tengingar milli hverfahluta fyrir um 17 þús. manns sem búa á svæðinu í dag.
- Með því megi þróa byggð á vannýttum veghelgunarsvæðum – fjölga íbúðum og byggja upp atvinnu og þjónustu á eftirsóttum reitum, miðsvæðis í borginni.
- Með uppbyggingu megi fjármagna hluta stofnkostnaðar við stokk.

Miklabraut í stokk er umfangsmikið verkefni sem kallar á mun ítarlegri greiningar en liggja fyrir nú á frumstigi.

Í næstu skrefum þyrfti m.a. að greina samgöngumálin með mun ítarlegri hætti og kanna kosti, galla og áhrif annarra valkosta til að þróa Miklubraut og nágrenni hennar.

Hjálagt:
Kynning

Þorsteinn R. Hermannsson
Samgöngustjóri

Miklabraut í stökk

frummat á þróunarmöguleikum



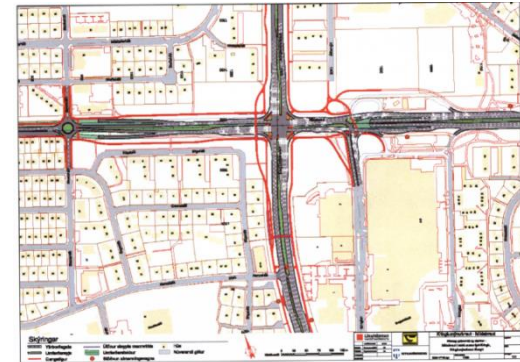
DRÖG 29. JANÚAR 2018



Forsaga



- Miklabraut í stökk í aðalskipulagi Reykjavíkur 1996-2016.
- Hluti af mati á breytingum á gatnamótum Miklubrautar og Kringlumýrarbrautar.
- Til skoðunar í samvinnu Reykjavíkurborgar og Vegagerðarinnar til 2008.
- Samráðshópur með íbúum stofnaður 2008 - helstu niðurstöður:
 - Leggja áherslu á stökk frá Snorrabraut austur fyrir gatnamót við Kringlumýrarbraut.
 - Að halda gatnamótum KriMi í þeirri hæð sem þau eru nú í.
 - Breytingum á Kringlumýrarbraut frestað, getur verið lögð undir gatnamótin í jarðgöng síðar.
 - Götur á yfirborði geri ráð fyrir rólegri hverfisumferð þar sem sérstaklega verði tekið tillit til gangandi og hjólandi.
 - Íbúar Háaleitis leggja áherslu á að stökkur þessi nái austur fyrir Grensásveg.



Forsaga



Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030

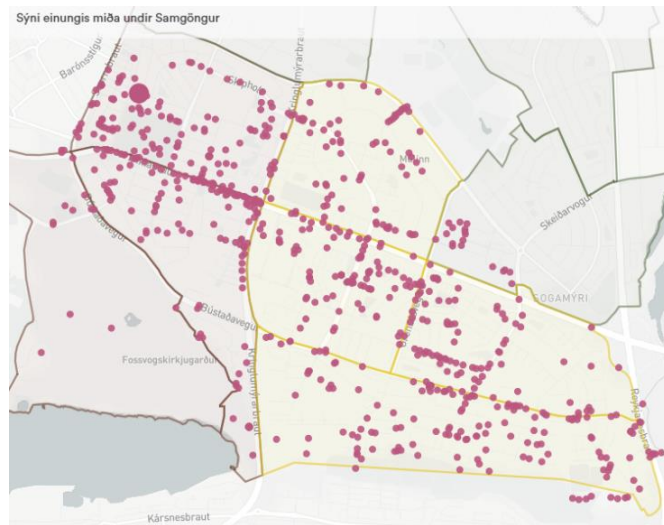
Neikvæð áhrif bílaumferðar á loftgæði og hljóðvist eru mest við Miklubraut.

Að setja hluta umferðar í stökk gæti dregið úr staðbundnum áhrifum.

Markmiðið með slíkum stokki væri ekki að auka þjónustustig og umferðarrýmnd heldur að draga úr neikvæðum umhverfisáhrifum umferðarinnar og skapa þægilegri og öruggari tengingar milli hverfishlutanna beggja vegna Miklubrautar.

Hverfisskipulag í Hlíðum og Háaleiti/Bústöðum – samráð í rýnihópum og á íbúafundum 2016

- Í Hlíðum vilja 85 % íbúa úrbætur sem taka á umferð, öryggi, hljóð- og loftmengun.
- Í Háaleiti/Bústöðum vilja 70 % íbúa sambærilegar aðgerðir.
- Íbúar jákvæðir fyrir að setja umferð á Miklubraut í stökk.
- Ef umferð fer í stökk þá eru íbúar jákvæðir fyrir því að byggja á svæðinu og gera Miklubraut að borgargötu.
- Íbúar frekar fylgjandi íbúðum en verslunar- og atvinnuhúsnæði.



Forsaga



Þróun byggðar í nágrenni Miklubrautar - dæmi



Forsaga



Miklabraut í stokk – frummat á þróunarmöguleikum

- Samþykkt í borgarráði árið 2017 að kanna hvort það er fýsilegt að setja meginstraum umferðar á Miklubraut í stokk.
- Verkefninu ætlað að svara hvort og hvar það er fýsilegt að setja meginstraum umferðar á Miklubraut í stokk út frá **fjárhagslegum, umferðarlegum og umhverfislegum** forsendum.
- Unnið í tengslum við vinnslu hverfisSKIPulags.
- Tillögur hverfisSKIPulagsráðgjafa um þróunarmöguleika með Miklubraut í stokki.
- Umferðarspár og kostnaðaráætlun.



Haraldur Guðjónsson

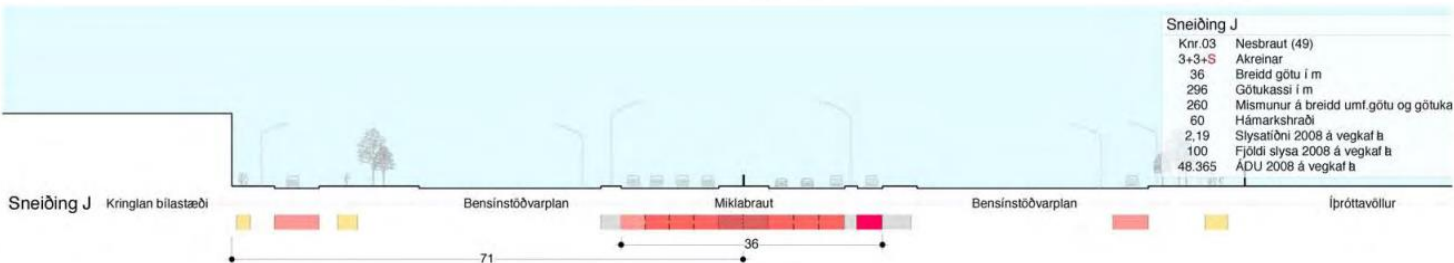
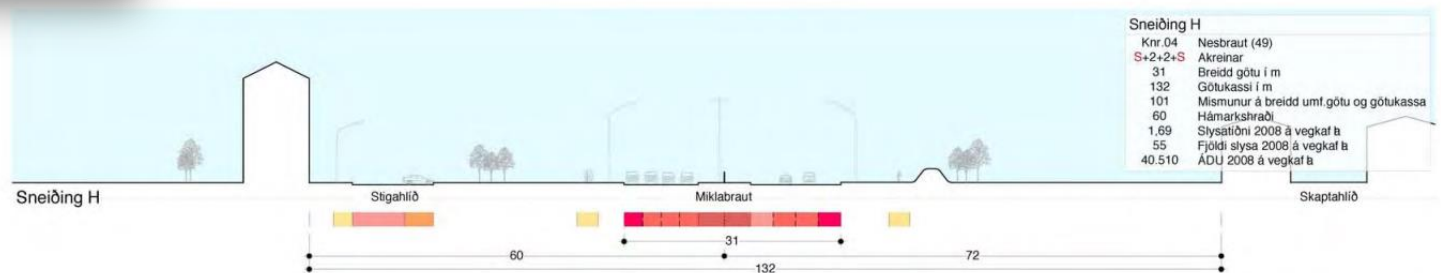
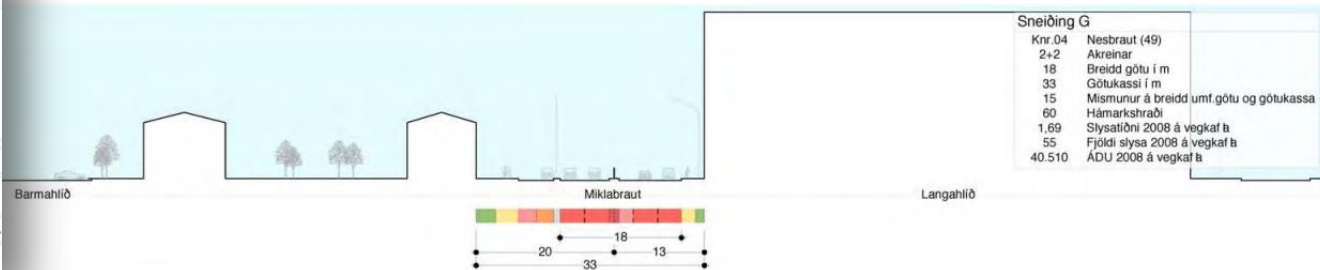


Forsaga

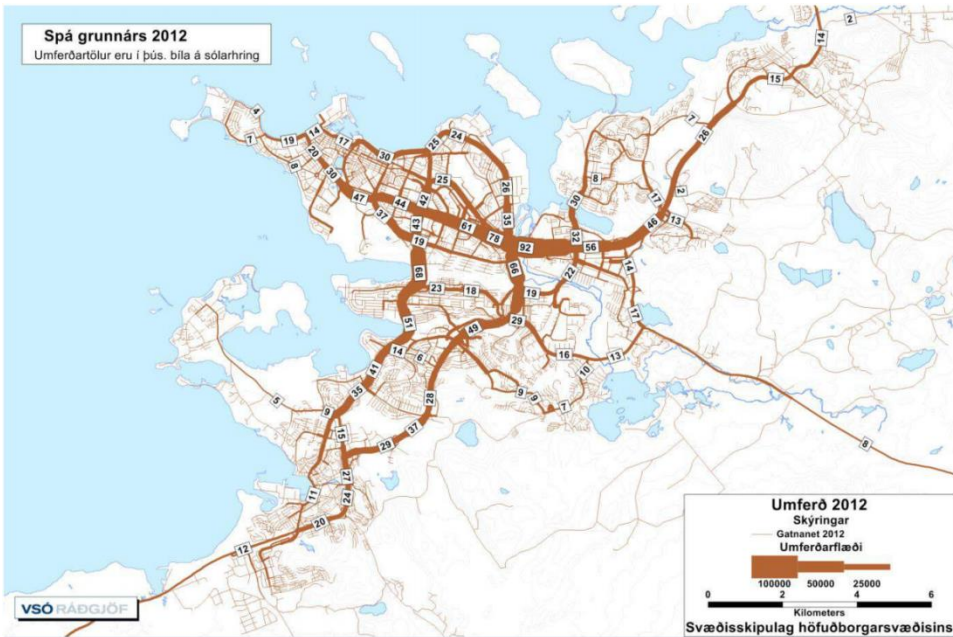
MIKLABRAUT

-þjóðvegur í þéttbýli?

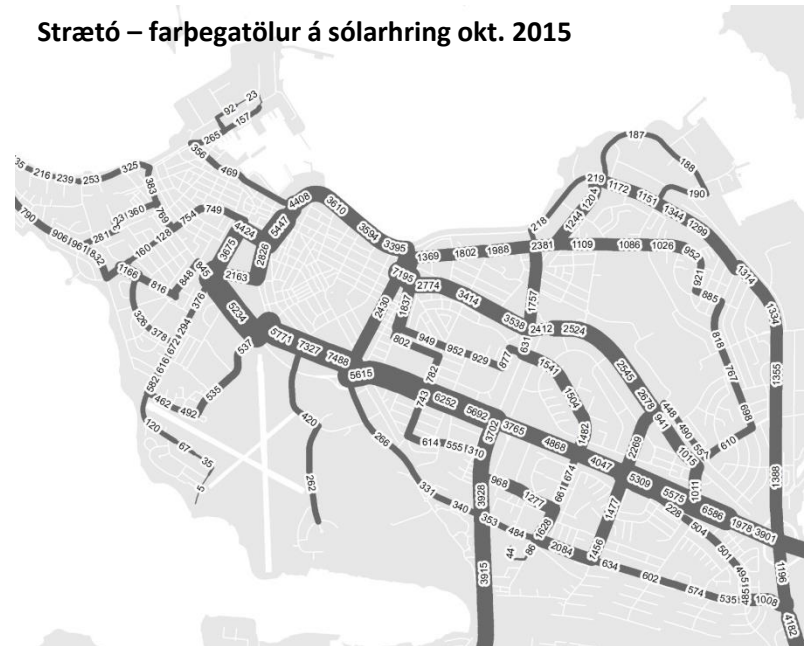
Bétt borgarbragur
Maí 2011



Samgöngur

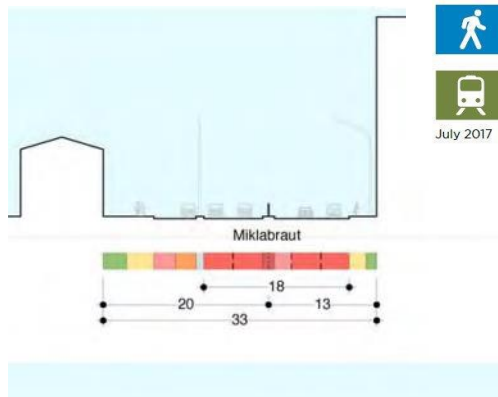
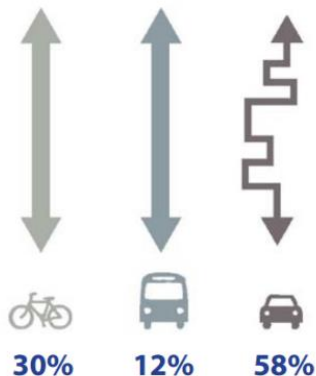
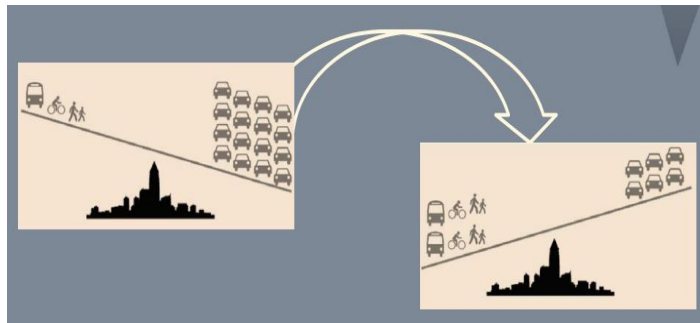


Strætó – farþegatölur á sólarhring október 2015

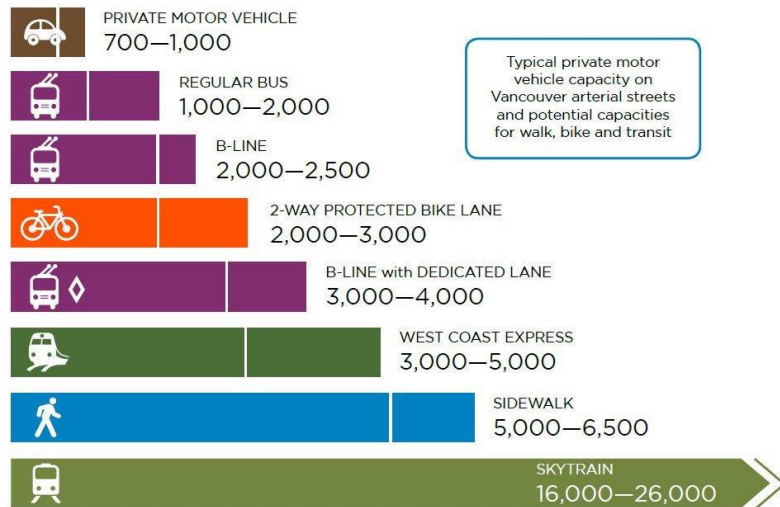


Um Miklubraut við Lönguhlíð á virkum degi 2017 fóru um 43 þús. ökutæki og 7 þús. manns með strætisvögnum.

Samgöngur



PEOPLE-MOVING CAPACITY: Vancouver Urban Transportation Modes (in persons per hour per direction - 3 metre lane width)



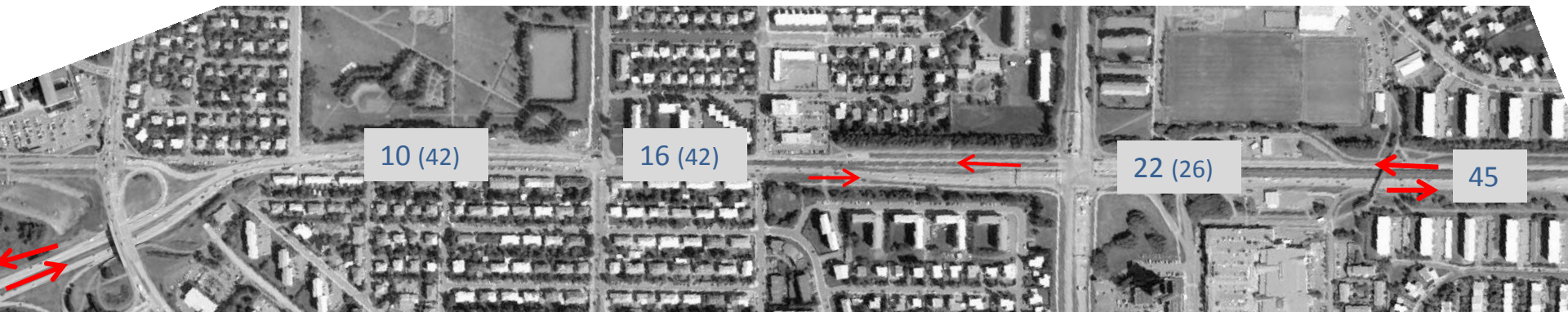
Typical private motor vehicle capacity on Vancouver arterial streets and potential capacities for walk, bike and transit

July 2017

Umferðarspár



Miklabraut í 2+2 stökk frá Snorrabraut og austur fyrir Kringlu - Sólarhringsumferð 2030 (260 þús. íbúar)



Þróunarmöguleikar

- Miklabraut, milli Snorrabrautar og Háaleitisbrautar, liggur í gegnum hverfi með um 17 þús. íbúa.
- Með Miklubraut í stokki er mögulegt að tengja þessi hverfi mun betur en í dag og skapa gott umhverfi á yfirborði.
- Miklabraut í stokk eykur þróunar- og uppbyggingarmöguleika á stóru svæði.
- Miklabraut á yfirboði getur umbreytt í vistlega borgargötu.
- Tækifæri til að þróa nýja áherslupunkta í kringum borgarlínu og nýja uppbyggingu.



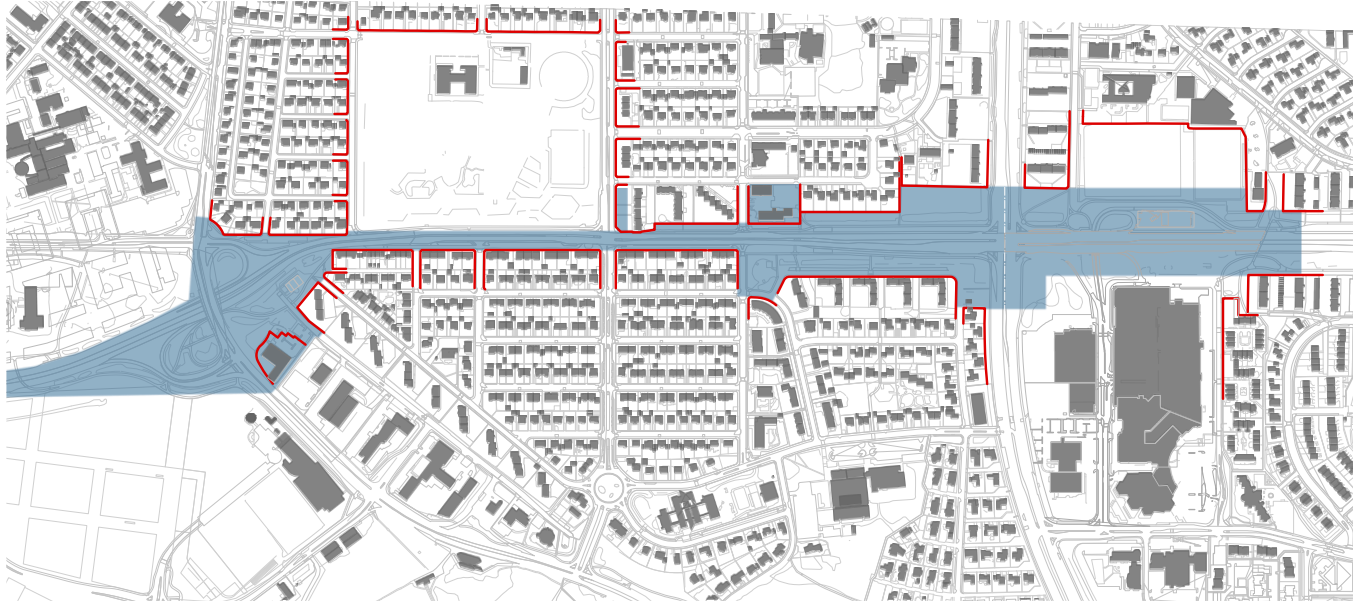
Þróunarmöguleikar

Miklabraut
Snorrabraut - Kringlan



Skoðunarsvæði og helstu jaðrar þess.

Samtals: 23 ha



Þróunarmöguleikar

Miklabraut
Snorrabraut - Kringlan



Möguleg byggingasvæði samtals: 12.ha.



Þróunarmöguleikar

Miklabraut

Snorrabraut - Kringlan

Uppbyggingarmöguleikar



Þróunarmöguleikar

Miklabraut
Snorrabraut - Kringlan



Uppbyggingarmöguleikar - dæmi

Byggingarmagn: 206 þús. m²

Íbúðir: 140 þús m²

Verslun og þjónusta: 66 þús m²

■ V og þ - á jarðhæð: 14 þús m²

■ V og þ - öll bygging: 52 þús m²









Mikla braut í stórk - frummat á þróunarmöguleikum



KANON | ARKITEKTAR





Miklabraut í stökk – frummat á þróunarmöguleikum



TRÍPÓLÍ



Miklabraut í stökk – frummat á þróunarmöguleikum



TRÍPÓLÍ



Miklabraut í stökk – frummat á þróunarmöguleikum

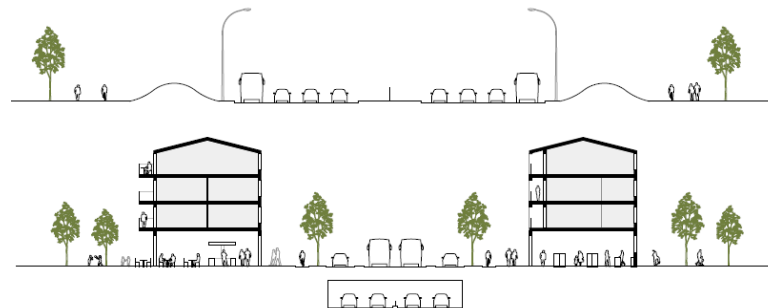


TRÍPÓLÍ

Kostnaður - frummat

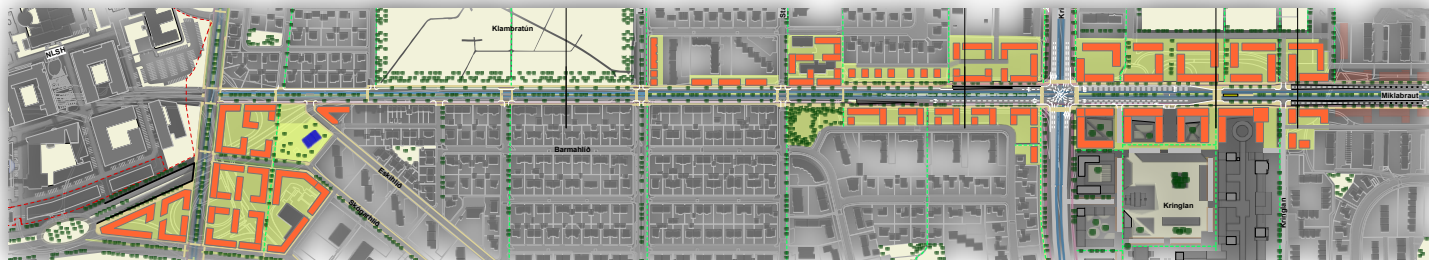
■ Helstu forsendur

- 1.750 m langur stokkur með 2+2 vegi.
- Borgargata á yfirborði með 1+1 fyrir bílaumferð, 1+1 fyrir almenningssamgöngur, hjólastígum og gangstéttum.



■ Frummat á stofnkostnaði m.v. gefnar forsendur:

- Stofnkostnaður vegstokks, yfirborðsgötu og veitukerfa: **21 ma. kr.**



Ábati



- Sala byggingarréttar á annars vannýttum svæðum miðsvæðis í borginni gæti fjármagnað hluta af stofnkostnaði vegstokks.

- Annar fjárhagslegur ábati (greint nánar á síðari stigum):

- Ferðatími
- Ytri kostnaður við samgöngur
 - Loftmengun
 - Loftslagsáhrif
 - Hávaði
 - Slys
- Aðgengishindranir (e. barrier effect)
- Lýðheilsa

Tafla 1: Heildartölur úr niðurstöðum allra spátílfella

Spátílfelli	Heildar aksturstími [klst]	Heildarakstur [km]
Grunnár 2012 (til viðmiðunar)	84.226	4.241.704
Tílfelli 1. Óbreytt Miklabraut	103.500	5.268.240
Tílfelli 2. Miklabraut í stokk	101.491	5.249.076
Tílfelli 3. Öskjuhlíðargöng	103.217	5.260.171



Miklabraut í stökk – frummat á þróunarmöguleikum

Frummat bendir til þess að fýsilegt sé að setja meginstraum umferðar á Miklubraut í stökk frá Snorrabraut og austur fyrir Kringlu.

- Með því megi bæta samgöngur allra ferðamáta, skapa góðar aðstæður fyrir almenningssamgöngur, gangandi og hjólandi og styðja vöxt vistvænni samgangna.
- Með því megi draga mjög úr neikvæðum áhrifum bílaumferðar á loftgæði og hljóðvist þar sem þau eru mest í borginni. Skapa megi mun betri N-S tengingar milli hverfahluta fyrir um 17 þús. manns sem búa á svæðinu í dag.
- Með því megi þróa byggð á vannýttum veghelgunarsvæðum – fjölga íbúðum og byggja upp atvinnu og þjónustu á eftirsóttum reitum, miðsvæðis í borginni.
- Með uppbyggingu megi fjármagna hluta stofnkostnaðar við stökk.

Miklabraut í stökk er umfangsmikið verkefni sem kallar á mun ítarlegri greiningar en liggja fyrir nú á frumstigi.

Í næstu skrefum þyrfti m.a. að greina samgöngumálin með mun ítarlegri hætti og kanna kosti, galla og áhrif annarra valkosta til að þróa Miklubraut og nágrenni hennar.





NÝ OG BETRI MIKLABRAUT