



19. nóvember 2012/1. desember 2012

Holtsgöng – stofnbraut felld út. Aukning byggingarmagns á svæði NLSH. Breytt lega stofn- og tengistíga.

Tillaga að breytingum á aðalskipulagi Reykjavíkur 2001-2024. Yfirlit athugasemda og umsögn um athugasemdir. Lagt fram í skipulagsráði 28. nóvember og 3. desember.

Samþykkt að vísa breytingatillögu ásamt greinargerð, umhverfisskýrslu (sbr. 9. gr. laga nr. 105/2006) og umsögn um athugasemdir til afgreiðslu í borgarráði, sbr. 1. og 2. mgr. 32. gr. skipulagslaga.

Aðalskipulagstillagan

Aðalskipulagsbreytingin er þríþætt og varðar stofnbrautina Holtsgöng, byggingarmagn við Hringbraut og legu stofn- og tengistíga. Syðri gangamunni Holtsganga var fyrirhugaður á og við lóð LSH við Hringbraut. Við staðfestingu aðalskipulagsins 2001-2024 (AR2001-2024), árið 2002, lágu ekki skýrt fyrir útfærsla og umfang uppbyggingar NLSH við Hringbraut. Ljóst er nú að áformuð staðsetning gangamunnans samræmist ekki fyrirbyggjandi hugmyndum um skipulag og uppbyggingu á lóð NLSH. Því er gerð tillaga um að fella þau út af aðalskipulagi. Fyrir liggur einnig að áformað byggingarmagn á svæðunum norðan nýju Hringbrautar er vanáætlað í gildandi aðalskipulagi. Miðað við endurskoðuð áform um uppbyggingu NLSH þá þarf að auka byggingarmagn verulega á svæðinu. Samkvæmt tillögu að nýju deiliskipulagi NLSH þarf að breyta lítillugu stofn- og tengistíga á svæðinu, sjá nánar tillögu í deiliskipulagi.

Tillagan var kynnt í samræmi við 30.-31. gr skipulagslaga, sbr. gr. 36 um breytingar á aðalskipulagi. Tillagan var kynnt samhliða sambærilegri breytingu á svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins, tillögu að nýju deiliskipulagi NLSH við Hringbraut og tillögu að breyttu deiliskipulagi Hringbrautar. Tillögurnar voru kynntar á tímabilinu 10. júlí 2012 til 4. september 2012. Frestur til að gera athugasemdir rann út 4. september. Reykjavíkurborg ákvað að framlengja frest til athugasemda vegna aðalskipulagsbreytingar og deiliskipulagsbreytinga til 19. október.

Alls bárust 15 athugasemdir sem varða aðalskipulagið. Allir þeir sem gera athugasemdir við aðalskipulagið gera einnig athugasemdir við deiliskipulagið. Í sumum tilvikum er viðkomandi

athugasemd eingöngu beint að deiliskipulagstillögu (sbr. merkingu athugasemdar), en er tekin með í afgreiðslu aðalskipulags einnig, þar sem inntak hennar varðar aðalskipulagsatriði.

Einnig liggur fyrir umsögn Umhverfisstofnunar um aðalskipulagstillöguna og meðfylgjandi umhverfisskýrslu, sbr. 3. mgr. 7. gr. laga um umhverfismat áætlana nr. 105/2010.

Sett er fram sameiginleg umsögn fyrir allar athugasemdir þar sem dregið er á helstu atriðum sem koma fram í athugasemdunum (sjá lista yfir megininntak athugasemda). Einnig eru sett fram sértækari svör við einstaka athugasemdum.

Bent er á að allar athugasemdirnar fá einnig umfjöllun í afgreiðslu deiliskipulagstillögu.

Eftirtaldir aðilar sendu inn athugasemdir:

1. Þórir J. Einarsson. Skaftahlíð 38, 105 Reykjavík. Dagsett 4. september 2012.
2. Friðrik Kjarval. Dagsett 4. september 2012.
3. Metróhópur Háskóla Íslands. Dagsett 4. september 2012.
4. Guðrún Bryndís Karlsdóttir. Víðihlíð 43, 105 Reykjavík. Dagsett 4. september 2012.
5. Íbúasamtök 3. hverfis. Dagsett 4. september 2012.
6. Guðrún D. Harðardóttir. Mó aflöt 39, 210 Garðabæ. Dagsett 4. september 2012.
7. Sturla Snorrason. Barðastöðum 43, 112 Reykjavík. Dagsett 4. september 2012.
8. Hörður Einarsson. Seljagerði 9, 108 Reykjavík. Dagsett 4. september 2012.
9. Hverfisráð Hlíða. Dagsett 4. september 2012.
10. Steinunn H. Yngvadóttir. Seljagerði 9, 108 Reykjavík. Dagsett 4. september 2012.
11. Þóra Andrésdóttir. Ingólfsstræti 21a, 101 Reykjavík. Dagsett 4. september 2012.
12. Guðríður Adda Ragnarsdóttir. Miðstræti 8b, 101 Reykjavík. Dagsett 4. september 2012.
13. Björn B. Björnsson. Dagsett 4. september 2012.
14. Jónína Birna Halldórsdóttir. Gambíu. Dagsett 4. september 2012.
15. Kjartan T. Hjörvar. Barónsstíg 43, 101 Reykjavík. Dagsett 19. október 2012.

(nr. 6, 8 og 10 eru samhljóða)

(nr. 11,12 og 13 eru samhljóða)

Almenn umsögn vegna framkominna athugasemda – efnisyfirlit umsagnar:

1. **Staðsetning NLSH við Hringbraut.** Staðarvalsforsendur og samhengi við forsendur gildandi aðalskipulags.
2. **Byggingarmagn og þéttleiki byggðar við Hringbraut.** Þéttleiki byggðar í samhengi við framtíðarskipulag Vatnsmýrar og áhrif uppbyggingar á nærliggjandi byggð og ásýnd.
3. **Umferð og umhverfisáhrif aukinnar umferðar.** Áhrif aukins byggingarmagns NLSH á umferð og stofnbrautakerfið.
4. **Áhrif þess að falla frá áformum um Holtsgöng.** Áhrif á stofnbrautakerfið og umferðarflæði á miðborgarsvæðinu.
5. **Innra skipulag lóðar.** Framboð bílastæða, aðkoma að svæði, staðsetning samgöngumiðstöðvar, framfylgd samgöngustefnu spítalans, jarðvegsdýpi á lóðinni.
6. **Skipulag heilbrigðisþjónustu.** Fermetraþörf nýs spítala, umfang fjárfestingar, rekstrarhagræði.
7. **Athugasemdir við kynningarferli og óskir um framlengingu kynningarferlis.** Vegna þess hversu flókið þetta mál er, sbr. samhliða auglýsingu svæðis-, aðal- og deiliskipulags, ber að kynna það betur fyrir fólki.

Almenn umsögn vegna framkominna athugasemda

1. Staðsetning NLSH við Hringbraut

Staðarvalsforsendur og samhengi við forsendur gildandi svæðis- og aðalskipulags

Bygging Landspítala við Hringbraut hófst árið 1926. Spítalinn hefur þróast á þessum stað allt frá þeim tíma og síðast var barnaspítali byggður og tekinn í notkun á árinu 2003. Á sama tíma hefur Háskóli Íslands þróað kennslu í heilbrigðisgreinum (lækningum, hjúkrun) við Hringbrautina og er hann með tvær byggingar á lóðinni, þ.e. Læknagarð og Eirberg (hjúkrun). Núverandi húsnæði Landspítala á lóðinni er 58 þús. m² og heilbrigðisvísindasviðs Háskóla Íslands um 15 þús. m².

Árið 1969 gerðu Reykjavíkurborg og ríkið með sér samning um lóðirnar við Hringbraut fyrir uppbyggingu Landspítala og deildir Háskóla Íslands sem tengjast spítalanum. Í þessum samningi er m.a. kveðið á um flutning Hringbrautar sem var hrint í framkvæmd um 35 árum síðar. 1976 var samþykkt deiliskipulag á lóðinni sem gerði ráð fyrir uppbyggingu Landspítala og Háskóla Íslands sunnan gömlu Hringbrautar. Læknagarður er byggður samkvæmt því skipulagi og fleiri byggingar á norðurhluta lóðarinnar.

Árið 2000 voru Landspítalinn og Sjúkrahús Reykjavíkur sameinuð og í janúar 2002 komst starfsnefnd á vegum heilbrigðisráðherra að þeirri niðurstöðu að framtíðaruppbygging spítalans skyldi verða við Hringbraut en starfsemin í Fossvogi yrði flutt þaðan.

Staðarval Landspítala – háskólasjúkrahúss, forsendur í skipulagi

Gildandi svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2001-2024 og aðalskipulag Reykjavíkur 2001-2024 gera ráð fyrir að framtíðaruppbygging Landspítala – háskólasjúkrahúss verði við Hringbraut. Sú ákvörðun grundvallast á niðurstöðu starfsnefndar heilbrigðisráðherra frá janúar 2002 og stefnu borgaryfirvalda sem mótuð var við gerð nýs aðalskipulags árið 2002. Með þessu var staðfest að Landspítali – háskólasjúkrahús yrði ekki fært úr stað og frekari þróun og uppbygging yrði til suðurs frá núverandi spítalavæði, eins og hafði raunar verið ráðgert allt frá 1969.

Í framhaldi af ákvörðun um sameiningu Landspítalans og Sjúkrahúss Reykjavíkur (Borgarspítala og Landakotsspítala), skipaði heilbrigðisráðherra starfsnefnd í maí 2001 til að fara yfir hvernig best væri að standa að sameiningu starfseminnar. Nefndinni var falið „að gera grein fyrir þeim möguleikum sem helst eru taldir koma til greina. Í öðru lagi að greina kosti þeirra og galla og að síðustu leggja fram tillögur um staðsetningu og hvernig standa beri að uppbyggingu spítalans.“ Nefndin ákvað að skoða og bera saman þrjár mögulegar staðsetningar: 1) Hringbraut (tvær útfærslur), 2) Fossvog, 3) Vífilsstaði.

Nefndin leitaði til innlendra og erlendra ráðgjafarfyrirtækja. Danska ráðgjafarfyrirtækið Ementor vann áætlun um mögulega þróun spítalastarfseminnar til næstu 20 ára (skýrsla október 2001). Sænsku arkitektarnir White, sem áður höfðu komið með tillögur um skipulag lóðarinnar við Hringbraut, voru fengnir til að gera sambærilegar tillögur fyrir Fossvog og Vífilsstaði. Tilgangurinn var að bera saman kosti og galla allra staðarvalskosta (skýrsla White frá desember 2001). VSÓ ráðgjöf vann einnig með nefndinni, einkum varðandi

framkvæmdakostnað og verðmat á eignum og réttindum en einnig varðandi staðarvalið almennt (skýrsla VSÓ frá janúar 2002). Nefndin hafði einnig samstarf við skipulagsyfirvöld á viðkomandi svæðum.

Önnur meginniðurstaða nefndarinnar var að starfsemi Landspítala – háskólasjúkrahúss skyldi verða á einum stað. Varðandi staðarvalið voru þetta helstu viðmið og sjónarmið sem voru lögð til grundvallar í samanburði valkostanna:

1. Aðgengi sjúklinga, starfsmanna og gesta – lega svæðis
2. Samspil mannlífs og heilbrigðisþjónustu – nálægð við fjölbreytta byggð og útivistarsvæði
3. Þjóðhagsleg hagkvæmni og samkeppnishæfni þjóðarinnar – kostir þess að byggja upp öflugt þekkingarfyrirtæki á sviði heilbrigðisþjónustu
4. Tengsl við Háskóla Íslands og rannsóknar- og þróunarfyrirtæki
5. Yfirbragð bygginga, arkitektúr og umhverfi
6. Sveigjanleiki í skipulagi lóðar og þróunarmöguleikar
7. Stofn- og rekstrarkostnaður

Staðsetning við Hringbraut fær afgerandi betri einkunn en Fossvogur og Vífilsstaðir varðandi þætti 2-4. Varðandi þátt 1 um aðgengi og samgöngutengingar, þá eru Vífilsstaðir taldir nokkuð afskekktir en Fossvogur talinn með bestu leguna. Gatnatengingar og greiðar samgöngur eru taldar ásættanlegar á öllum svæðum og Hringbraut áberandi best varðandi aðgengi annarra ferðamáta en einkabílsins. Ekki er gert upp á milli kosta varðandi þátt 5 og allar staðsetningar uppfylla kröfur um sveigjanleika í skipulagi lóðar og þróunarmöguleika. Varðandi stofn- og rekstrarkostnað spítalans er niðurstaðan mjög afgerandi. Umtalsvert ódýrast er að byggja upp við Hringbrautina (VSÓ, janúar 2001).

Í álitni Borgarskipulags Reykjavíkur, sett fram í nefndarálitinu frá janúar 2002, kemur eftirfarandi fram: „Borgarskipulag Reykjavíkur telur afar mikilvægt að framtíðaruppbygging Landspítala – háskólasjúkrahúss verði á lóð Landspítala sunnan við Hringbraut. Ástæðan er fyrst og fremst sú að þar er spítalinn í nálægð við Háskóla Íslands og framtíðaruppbyggingu rannsóknar- og þekkingarfyrirtækja í Vatnsmýrinni. Hér er um fjölmennan vinnustað að ræða sem getur nýtt sér samgöngukosti sem fyrirhugaðir eru í tillögu að aðalskipulagi Reykjavíkur 2001-2024. Ný stofnbraut frá Hringbraut um Hlíðarfót og Öskjuhlíðargöng sem tengist Kringlumýrarbraut og með Kópavogsgöngum við Reykjanesbraut hlýtur að hafa mikla þýðingu, ekki aðeins fyrir ferðir starfsmanna að og frá sjúkrahúsinu heldur og fyrir alla sjúkraflutninga að því. Framtíðaruppbygging Landspítala – háskólasjúkrahúss á þessum stað yrði jafnframt mikil lyftistöng fyrir miðborgina og samræmist hugmyndum í þróunaráætlun miðborgarinnar.“

Niðurstaða starfsnefndar heilbrigðisráðherra var því að mæla með framtíðaruppbyggingu LSH við Hringbrautina. Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2001-2024 og aðalskipulag Reykjavíkur voru í vinnslu á þessum tíma og taka báðar áætlanir mið af þessari niðurstöðu.

Á grundvelli ákvörðunar um framtíðaruppbyggingu Landspítalans við Hringbraut og stefnu aðalskipulagsins 2001-2024 og svæðisskipulagsins 2001-2024, var loks ráðist í færslu Hringbrautar árið 2004, sem fyrst hafði verið ráðgerð á árunum 1971 til 1973, og hafinn undirbúningur að frekari skipulagsvinnu á svæðinu við Hringbraut.

Árið 2005 var haldin alþjóðleg arkitektasamkeppni um stækkun Landspítala við Hringbraut. Hlutskarpastir urðu dönsku arkitektarnir C.F. Møller ásamt samstarfsaðilum frá Noregi og Íslandi.

Í kjölfar efnahagshrunsins haustið 2008 voru norsku hönnunar- og ráðgjafarfyrtækin Momentum Arkitektar AS og Hospitalitet AS fengin til að endurmeta forsendur verkefnisins. Þeir skiluðu niðurstöðum í apríl 2009. Meginniðurstaða þeirra var að skynsamlegast væri að halda verkefninu áfram (dýrara að gera ekki neitt) og sameina spítalareksturinn við Hringbraut.

Árið 2010 var aftur haldin alþjóðleg samkeppni, nú um frumhönnun stækkunar Landspítala við Hringbraut, og varð íslenska teymið SPITAL hlutskarpast. Deiliskipulagið sem nú er auglýst byggir í meginatriðum á verðlaunatilöggunni. Það gerir ráð fyrir að byggingarmagn á lóðinni verði alls 236 þús. m² (án bílageymslna), þar af verði 1. áfangi spítalans um 170 þús. m² (nýb.: 97 þús., núv. hús: 72 þús. m²).

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

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

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

Umferðarálag á stofnbrautum á höfuðborgarsvæðinu er víða mikið á álagstímum í dag og því er mikilvægt að vinna markvisst að því vega á móti auknu umferðarálagi vegna nýrrar uppbyggingar með eflingu vistvænni ferðamáta, bílastæðastefnu, skilvirkri umferðarstjórnun og markvissri samgöngustefnu stærstu vinnustaðanna. Í þessu samhengi skiptir miklu máli að NLSH, sem stærsti vinnustaður landsins, standi við öflugan almenningssamgönguás sem hefur burði til að vera meginás í almenningssamgöngum á höfuðborgarsvæðinu til framtíðar, ekki síst vegna tilkomu nýrrar miðstöðvar almenningssamgangna á lóðinni við hlið NLSH. Það er líka mikilvægt að stór vinnustaður eins og NLSH sé í nágrenni við fjölmenn íbúðarsvæði og fjölbreytta búsetukosti sem mun fjölga með byggð í Vatnsmýri. Það mun væntanlega auka líkur þess að fleiri starfsmenn sjái sér fært að ganga eða hjóla til vinnu á NLSH.

2. Byggingarmagn og þéttleiki byggðar við Hringbraut

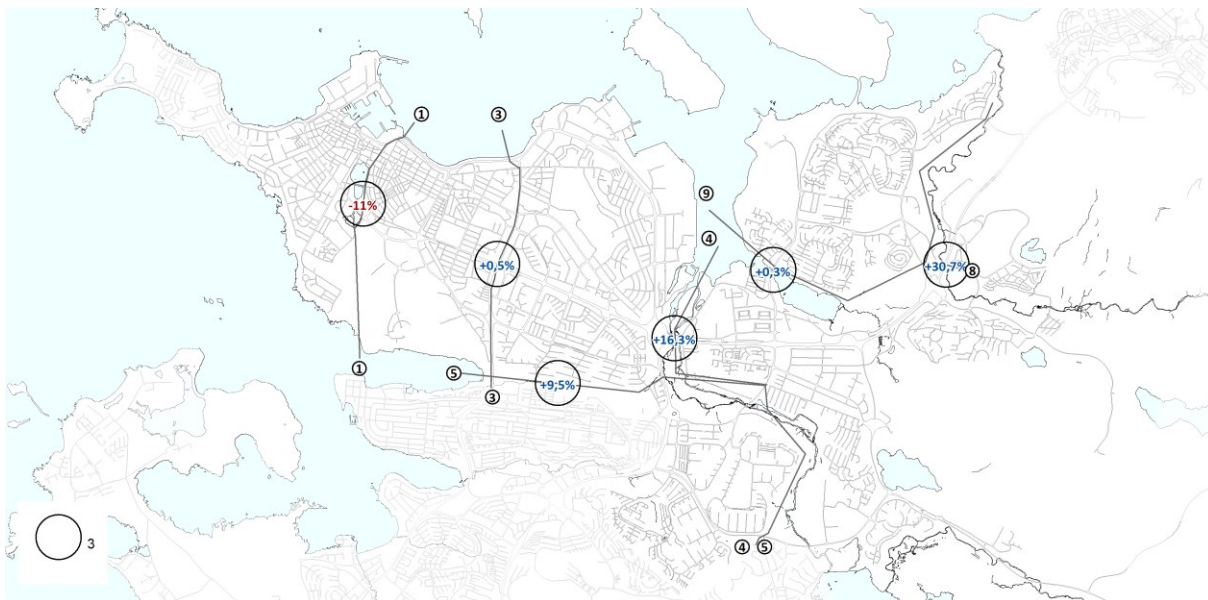
Þéttleiki byggðar í samhengi við framtíðarskipulag Vatnsmýrar og áhrif uppbyggingar á nærliggjandi byggð og ásjón

Ákvörðun um aukið byggingarmagn á lóð LSH við Hringbraut samræmist almennt vel markmiðum aðalskipulags um hagkvæma nýtingu lands og þéttari byggð, framtíðaruppbyggingu blandaðrar byggðar í Vatnsmýri og almennt markmiðum um eflingu miðborgarsvæðisins. Reiturinn (þ3, sjá töflu 3 og mynd 3 í greinargerð gildandi aðalskipulags, skipbygg.is) sem aukning byggingarmagns nær til er skilgreindur sem „meiriháttar þétting – heildarendurskipulagning.“

Breytingin felur í sér 50 þúsund m² aukningu atvinnuhúsnæðis á viðkomandi svæði sem nemur um 1,9% af skilgreindu magni atvinnuhúsnæðis í aðalskipulaginu 2001-2024 (sjá töflu 3) og 6% af skilgreindu nýju atvinnuhúsnæði vestan Elliðaáa. Í þessu samhengi er aðalskipulagsbreytingin ekki veigamikil.

Rétt er að undirstrika það að samkvæmt aðalskipulagi er gert ráð fyrir þéttri blandaðri byggð í Vatnsmýri og eðlilegt er að þéttleiki byggðarinnar sé mestur næst núverandi stofnbrautum og fyrirhuguðum stofnbrautum – þar sem auðvelt er að þjóna með öflugum almenningssamgöngum. Lóð NLSH er því á svæði sem ber töluvert meira byggingarmagn en mörg önnur svæði.

Að öðru leyti setur aðalskipulagið ekki fram ítarleg markmið um form og útfærslu byggðar á einstaka byggingarsvæðum og aðlögun að nærliggjandi byggð. Hér þarf líka að áréttta að aðalskipulag setur fram heimildir, með ákveðnum vikiðmörkum, um hámarks byggingarmagn og felur ekki í sér kvaðir eða stefnu um að í deiliskipulagi skuli gert ráð fyrir öllu því byggingarmagni. Því eru ekki forsendur til að leggja mat á samræmi mögulegrar uppbyggingar við markmið ríkisins um *menningarstefnu í mannvirkjagerð* eða samræmi uppbyggingar við nærliggjandi byggð í Þingholtum og Skólavörðuholti og er þeirri umfjöllun vísað til afgreiðslu deiliskipulagstillögu.



Mynd 1. Þróun umferðar 2002-2011 í helstu gatnasniðum í Reykjavík. Umferðarmagn um snið í nágrenni lóðar NLSH við Hringbraut hefur lítið breyst undanfarin ár og jafnvel minnkað.

3. Umferð og umhverfisáhrif aukinnar umferðar

Áhrif aukins byggingarmagns NLSH á umferð og stofnbrautakerfið

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

Sérstakir umferðarreikningar voru gerðir vegna niðurfellingar Holtsganga (sjá hér að neðan) en varðandi áhrif aukins byggingarmagns á umferð var einkum vísað til umfjöllunar í umhverfismati deiliskipulags. Fyrir liggja eldri umferðarspár fyrir árið 2024 í gildandi svæðisskipulagi og aðalskipulagi. Breytingar á byggingarmagni í svæðis- og aðalskipulagssamhengi þóttu ekki það stórvægilegar að endurtaka þyrfti heildræna spá fyrir árið 2024 og ekki líklegt að það leiddi til niðurstöðu sem kallaði á breytingar á áformum um stofnbrautakerfið. Því var einkum lögð áhersla á að fjalla um staðbundin áhrif aukins byggingarmagns í aðal- og deiliskipulagstillögum.

Við afgreiðslu aðal- og deiliskipulagstillagna, eftir auglýsingu þeirra, hefur hinsvegar verið farið betur yfir umferðarforsendur á grundvelli umferðarspár fyrir árið 2030. Þær umferðarspár eru gerðar vegna nýs aðalskipulags, þar sem stofnbrautakerfið er skoðað á ný í hinu stóra samhengi, útfrá mismunandi forsendum. Þar er gengið útfrá því að Vatnsmýri verði að stórum hluta uppbyggð árið 2030, spítali fullbyggður o.s.frv. Áhrif aukinnar umferðar eru skoðuð með og án breytinga á ferðavenjum og með og án nýrra

gatnamannvirkja (sjá meðfylgjandi *minnisblað Stefáns A. Finnssonar*). Niðurstöður þeirra umferðarspáa leiða ekki í ljós þörf á breytingum á framtíðarskipulagi lykilstofnbrauta. Nýjar umferðarspár sýna enn fremur fram á að umferð á einstaka götuköflum í nágrenni NLSH er ofátluð í umhverfismati deiliskipulagsins (sjá töflu nr. 7 í greinargerð um umferðarmál, mars 2012).

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

Varðandi nánari umfjöllun um áhrif aukinnar umferðar, umhverfisáhrif og mótvægisaðgerðir er vísað til umfjöllunar um sambærilegar athugasemdir við deiliskipulagstillögu NLSH.

4. Áhrif þess að falla frá áformum um Holtsgöng

Áhrif á stofnbrautakerfið og umferðarflæði á miðborgarsvæðinu

Holtsgöng hafa ekki mikla þýðingu í stofnbrautakerfi Reykjavíkur og höfuðborgarsvæðisins og því hefur breytingin óveruleg áhrif á forsendur og markmið aðalskipulagsins í hinu stóra samhengi. Holtsgöng hafa ekki verið á áætlun Vegagerðarinnar um stofnbrautaframkvæmdir og gerir Vegagerðin ekki athugasemdir við þessi áform í umsögn sinni.

Þar sem Holtsgöng voru hugsuð sem möguleg framtíðarlausn til að létta á gatnakerfi miðborgarinnar voru umferðarreikningar miðaðir við „fullbyggt“ höfuðborgarsvæði, með „fullbyggðri“ miðborg og „fullbyggðu“ Vatnsmýrarsvæði í fjarlægri framtíð. Umferðarreikningar benda til þess að Holtsgöng muni ekki gagnast mörgum né spara íbúum mikinn ferðatíma, draga úr orkunotkun eða létta verulega á öðrum götum. Niðurfelling Holtsganga mun því hafa óveruleg áhrif á umferð í stofnbrautakerfi Reykjavíkur og þar af leiðandi óveruleg áhrif á orkunotkun, loftgæði, hljóðvist og umferðaröryggi innan Reykjavíkur.

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

Rétt er að vekja athygli á því að Holtsgöng hafa einkum þýðingu fyrir N-S umferðarstrauma en hafa takmörkuð áhrif á A-V umferðarstrauma, þar sem umferðarálag er mun erfiðara. Tilkoma Holtsganga gæti þó haft þau áhrif að umferðarálag á Hringbraut (næst gangamunna og lóð NLSH) myndi versna enn frekar, en á móti drægi úr umferðarálagi á Sæbraut (sjá kort á bls. 11 í greinargerð með aðalskipulagsbreytingu). Ástæða þessa er að með Holtsgöngum myndu færri velja að keyra Kringlumýrarbraut-Sæbraut til miðborgarinnar en velja fremur Miklubraut/Bústaðaveg-Hringbraut. Þetta undirstrikar einnig að Holtsgöng hafa litla þýðingu sem umferðarlausn til að létta á umferðarálagi vegna aukins byggingarmagns við Hringbraut.

5. Innra skipulag lóðar

Framboð bílastæða, aðkoma að svæði, staðsetning samgöngumiðstöðvar, framfylgd samgöngustefnu spítalans, jarðvegsdýpi á lóðinni

Athugasemdir varða ekki beinlínis efnisatriði aðalskipulags. Vakin er athygli á að í gildandi aðalskipulagi er gert ráð fyrir samgöngumiðstöð í Vatnsmýri sunnan Hringbrautar. Nýtt aðalskipulag fyrir Reykjavík sem nú er í vinnslu gerir ráð fyrir að samgöngumiðstöð almenningssamgangna byggist upp á lóð BSÍ og mun það örugglega auðvelda framfylgd samgöngustefnu spítalans.

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

6. Skipulag heilbrigðisþjónustu

Fermetraþörf nýs spítala, umfang fjárfestingar, rekstrarhagræði

Athugasemdir varða ekki efnistatriði aðalskipulagstillögu. Vísað er til umfjöllunar um samhljóða athugasemdir við deiliskipulagstillögu NLSH, sjá ennfreður umfjöllun og aðgengilegar skýrslur á www.nyrlandspitali.is.

7. Athugasemdir við kynningarferli og óskir um framlengingu kynningarferlis

Vegna þess hversu flókið þetta mál er, sbr. samhliða auglýsingu svæðis-, aðal- og deiliskipulags, ber að kynna það betur fyrir fólki

Frestur til athugasemda við auglýstar tillögur var framlengdur í tvígang fyrir aðal- og deiliskipulag. Það var gert í ljósi þess hversu umfangsmikið og flókið þetta mál er og hversu umdeilt það er. Einmitt vegna þess hafa fyrirhugaðar skipulagsbreytingar fengið mikla umfjöllun og kynningu, m.a. í fjölmiðlum, meira en gengur og gerist með skipulagsmál. Haldnir hafa verið fjölmargir kynningarfundir um uppbyggingaráformin og skipulagsbreytingar, á vegum Reykjavíkurborgar og að ósk einstakra félagasamtaka, tveimur sérstökum vefsvæðum hefur verið haldið úti til að kynna og ræða breytingarnar, auk þess sem formleg kynningargögn hafa verið aðgengileg um langa hríð á vefsvæði Reykjavíkurborgar.

Svör við einstökum athugasemdum

1. Íbúasamtök 3. hverfis

- a. „Aðalskipulag þarf að koma á undan“ (nr. 11)

Stefna gildandi aðalskipulags Reykjavíkur var lögð til grundvallar við staðarvalið árið 2002. Ákvörðun um staðsetningu spítalans við Hringbraut og útfærsla uppbyggingar í deiliskipulagi helst því í hendur við almenna stefnumörkun gildandi aðalskipulags og markmið í tillögu að nýju aðalskipulagi til ársins 2030.

- b. „Fagleg staðarvalsgreining hefur ekki farið fram miðað við breyttar áherslur í nýju aðalskipulagi“ (nr. 12)

Staðsetning NLSH við Hringbraut er staðfest í gildandi aðalskipulagi. Ýmsar forsendur hafa verið teknar til endurmats í yfirstandandi endurskoðun aðalskipulagsins. Fyrirhugaðar breytingar á aðalskipulaginu fela ekki í sér grundvallarbreytingar á forsendum varðandi staðsetningu spítalans. Ef eitthvað er þá styður stefnumörkun í nýju aðalskipulagi enn betur við staðsetningu spítala við Hringbraut. Stefna varðandi nýjar gatnaframkvæmdir er í meginatriðum óbreytt, ef undan er skilin niðurfelling Holtsganga. Holtsgöng hafa sennilega ekki mikla þýðingu vegna umferðarálags sem skapast vegna uppbyggingar NLSH (sjá kafla 4 í almennri umsögn hér að framan). Nýtt aðalskipulag mun fela í sér mun markvissari samgöngustefnu sem miðar að því að draga úr vægi einkabílsins í samgöngum borgarinnar. Lykilþættir þeirrar stefnu er staðsetning nýrrar skiptistöðvar strætisvagna við BSÍ, aukinn forgangur strætisvagna á stofnbrautum, uppbygging stígakerfis í samræmi við hjólræðiáætlun, stýring umferðarflæðis og ferðavenja með breyttri bílastæðastefnu o.s.frv. Áfram er stefnt að lokun flugvallarins, en í nýju aðalskipulagi er lögð meiri áherslu en áður á íbúðarbyggð á Vatnsmýrarsvæðinu í stað atvinnuhúsnæðis og kemur það til móts við aukið magn atvinnuhúsnæðis á jaðarsvæðum Vatnsmýrar.

Þá er rétt að benda að ekki hafa orðið verulegar breytingar á umferðarálagi á svæðinu vestan Kringlumýrarbrautar, frá því að ákvörðun um staðarvalið var tekin árið 2002 (sjá mynd 1 á bls. 9).

2. Metróhópur Háskóla Íslands

- a. „Metróhópurinn telur að staðsetning NLSH á áætluðum stað við Hringbraut sé einhver bestu kostur sem völ er á að gefnu því að mjög öflug miðstöð almenningsgangna á lóðinni sé höfð í huga.“

Tekið er undir ofangreint sjónarmið og bent á að nýtt aðalskipulag gerir ráð fyrir að miðstöð almenningsgangna í borginni verði í framtíðinni á BSÍ-lóðinni við Hringbraut.

- b. Metróhópurinn bendir á að byggingarmagn, t.d. í bílastæðahúsum, megi minnka frá því sem er í tillögu um síðari áfanga ... verði stefnt að afgerandi breytingum og nýmælum í almenningsflutningum á höfuðborgarsvæðinu ...“

Tekið er undir ofangreint sjónarmið, þ.e. ef verulegur árangur næst í að breyta ferðavenjum á næstu árum, skapast forsendur til að endurskoða bílastæðapörf á svæðinu, áður en kemur til uppbyggingar síðari áfanga.

- c. „Tafla 3 hefur sömu niðurstöðutölu (samtölu) varðandi stærð reita og byggingar þrátt fyrir aukning sé á reit Þ3...”

Tafla 3 hefur verið leiðrétt í samræmi við ábendingu.

- d. „Aukning umferðar mun kalla á stærri aðgerðir í gatnakerfinu en gildandi aðalskipulag gerir ráð fyrir“

Orðalag texta verður endurbætt svo tekin verði af öll tvímælum um hvað er hér átt við, þ.e. að gildandi aðalskipulag heimilar nú þegar stærri aðgerðir í gatnakerfinu (s.s. Öskjuhlíðargöng), sem mögulega verða nauðsynlegar þegar liður á skipulagstímabilið.

3. Guðrún Bryndís Karlsdóttir

- a. Áform borgaryfirvalda um „ás rannsókna og þekkingar“ (bls. 8)

Stefna gildandi aðalskipulags um Vatnsmýrina sem vettvang fyrirtækja á sviði rannsókna, vísinda og nýsköpunar er almenn stefnumörkun sem er leiðarljós borgaryfirvalda við ákvarðanatöku um staðsetningu fyrirtækja og stofnana á viðkomandi sviðum. Þetta er ekki tímasett áætlun og ljóst að um langtímaverkefni er að ræða, þ.e. að skapa öfluga klasa fyrirtækja og stofnana á þessu sviði á Vatnsmýrarsvæðinu. Bygging Íslenskrar erfðagreiningar og Háskólans í Reykjavík voru liðir í því að fylgja eftir þessari stefnumörkun, svo og nýtt deiliskipulag Vísindagarða og uppbygging NLSH við Hringbraut. Lokun flugvallarins í Vatnsmýri er síðan lykilatriði í að tryggja samtengingu þeirra klasa sem myndast á jaðri Vatnsmýrarsvæðisins. Áætlað byggingarmagn á hverju þessara svæða er tekið með í reikninginn í umferðarspám, í umferðarspám fyrir gildandi aðalskipulag og í nýjum spám vegna tillögu að nýju aðalskipulagi til ársins 2030 (sjá meðfylgjandi minnisblað Stefáns A. Finnssonar).

Efling atvinnustarfsemi á sviði háskóla, þekkingar og nýsköpunar fer yfirleitt vel saman við markmið um að skapa aðlaðandi borg og aukin lífsgæði íbúa. Myndun öflugs klasa á þessu sviði er enn fremur grundvallaratriði í að tryggja samkeppnishæfni Reykjavíkur og landsins alls.

- b. Forgangsroðun viðmiða í staðarvalsgreiningu (bls. 18)

Vísað er til almennrar umsagnar um athugasemdir, sjá kafla 1 hér að framan um staðsetningu og staðarval. Þar kemur fram hvaða atriði eru lögð til grundvallar í staðarvalinu. Það er hinsvegar ávallt umdeilanlegt hvernig ber að standa að staðarvalsgreiningu, hvaða þætti eigi að leggja til grundvallar og hvaða vægi hver þáttur á að fá. Þótt ýmislegt megi e.t.v. finna að þeirri aðferðafræði sem beitt er við staðarval starfsnefndarinnar frá janúar 2002, þá verður ekki hjá því litið að niðurstöður fyrir einstaka þætti eru mjög afgerandi.

- c. Töluverðar breytingar gerðar á AR í kjölfar ákvörðunar um staðsetningu spítalans (bls. 18)

Staðsetning LSH við Hringbraut er staðfest í gildandi aðalskipulagi. Ýmsar forsendur hafa verið teknar til endurmats í yfirstandandi endurskoðun aðalskipulagsins.

Fyrirhugaðar breytingar á aðalskipulaginu fela ekki í sér grundvallarbreytingar á forsendum varðandi staðsetningu spítalans. Stefna varðandi nýjar gatnaframkvæmdir er í meginatriðum óbreytt ef undan er skilin niðurfelling Holtsganga (sjá umfjöllun um þýðingu þeirra í lið d). Áfram er stefnt að lokun flugvallarins en í nýju aðalskipulagi er lögð meiri áhersla en áður á íbúðarbyggð á Vatnsmýrarsvæðinu í stað atvinnuhúsnæðis og kemur það til móts við aukið magn atvinnuhúsnæðis á jaðarsvæðum Vatnsmýrar.

- d. „Holtsgöng voru kynnt á sínum tíma með þeim hætti að markmiðið væri létta umferð á Snorrabraut og um Þingholtin vegna spítalans“ -Aðferðir við að meta þörf fyrir Holtsgöng (bls. 19)

Eins og kemur fram í greinargerð og umhverfisskýrslu aðalskipulagsbreytingar var hugmyndin með Holtsgöngum að létta á umferðarálagi á götum miðborgar sem liggja norður-suður. Gagnsemi ganganna var hinsvegar ekki fullkönnuð á sínum tíma og það er raunar ekki fyrr en með umræddri breytingatillögu sem áhrif Holtsganga eru könnuð með reiknilíkani umferðar, þar sem framtíðarþróun byggðar á öllu höfuðborgarsvæðinu er lögð til grundvallar. Niðurstöður umferðarreikninga benda klárlega til þess að gagnsemi ganga undir Þingholtin er takmörkuð og í ljósi þess að um dýra framkvæmd er að ræða, sem Vegagerðin mun ekki styðja, er framkvæmdin vart raunhæf. Að öðru leyti er vísað til greinargerðar og umhverfisskýrslu, m.a. varðandi mótvægisáðgerðir vegna mögulegrar aukningar á gegnumakstri um íbúðarsvæði miðborgar.

- e. Framfylgd samgöngustefnu NLSH og yfirvalda (bls. 19)

Sjá svör í afgangi deiliskipulags.

- f. Áhrif nýrrar staðsetningar samgöngumiðstöðvar á stofnbrautakerfið (bls. 20)

Miðstöð almenningssamgangna á BSÍ-lóð við Hringbraut mun sem slík draga að sér umferð einkabíla en jákvæð áhrif hennar vegna bættrar þjónustu strætisvagna á svæðinu mun vega á móti mögulegri aukningu einkabílaumferðar og væntanlega gott betur. Fyrir liggur skýrsla VSÓ-ráðgjafar um samanburð staðsetningar meginskiptistöðvar við Hlemm og á BSÍ-lóð. Einnig liggja fyrir fyrri athuganir á staðsetningu miðstöðvar almenningssamgangna á BSÍ-lóð, þegar leiðakerfi Strætó bs. var í mótun.

- g. Umferðarspá til 2017 og „umferðarrannsóknir“ vegna staðsetningar spítalans (bls. 21)

Fyrir liggja eldri umferðarspár fyrir árið 2024 í gildandi svæðisskipulagi og aðalskipulagi. Breytingar á byggingarmagni í svæðis- og aðalskipulagssamhengi þóttu ekki það stórvægilegar að endurtaka þyrfti heildræna spá fyrir árið 2024 og ekki líklegt að það leiddi til niðurstöðu sem kallaði á breytingar á áformum um stofnbrautakerfið. Því var einkum lögð áhersla á að fjalla um staðbundin áhrif aukins byggingarmagns í deiliskipulagstillögunni.

Við afgangi aðal- og deiliskipulagstillagna hefur hinsvegar verið farið betur yfir umferðarforsendur á grundvelli umferðarspár fyrir árið 2030 vegna nýs aðalskipulags, þar sem þetta stóra samhengi stofnbrautakerfisins er skoðað á ný út frá mismunandi forsendum. Þar er gengið út frá því að Vatnsmýri verði að stórum hluta uppbyggð árið 2030, spítali fullbyggður o.s.frv. Áhrif aukinnar umferðar eru skoðuð með og án

breytinga á ferðavenjum og með og án nýrra gatnamannvirkja (sjá meðfylgjandi minnisblað Stefáns A. Finnssonar). Niðurstöður þeirra umferðarspáa leiða ekki í ljós þörf á breytingum á framtíðarskipulagi stofnbrauta. Nýjar umferðarspár sýna hinsvegar fram á að umferð á einstaka götuköflum í nágrenni NLSH er ofáætluð í umhverfismati deiliskipulagsins (sjá töflu nr. 7 í greinargerð um umferðarmál, mars 2012).

Fyrir liggur að niðurstaða í staðarvali er mjög afgerandi varðandi kosti Hringbrautar umfram aðrar staðsetningar. Samgönguþátturinn er einn af lykilþáttunum í staðarvalsgreiningunni. Það var metið á sínum tíma, m.a. í umferðarspám gildandi svæðisskipulags og aðalskipulags og grundvelli stefnu um gerð Öskjuhlíðarganga og fleiri samgönguframkvæmda, að staðsetning við Hringbraut væri forsvaranleg útfrá samgöngum og umferðarflæði. Einnig liggur fyrir að staðsetning við Hringbraut gefur langbesta möguleika varðandi almenningssamgöngur og aðra vistvæna ferðamáta.

Nýir umferðareikningar fyrir árið 2030 staðfesta það mat sem kemur fram í staðarvalinu árið 2002. Það er hinsvegar ljóst að gerð Öskjuhlíðarganga getur orðið aðkallandi þegar líður á næsta áratug ef enginn árangur næst í að breyta ferðavenjum.

- h. „Hefur verið tekið tillit til gildandi aðalskipulags Reykjavíkur vegna staðsetningar spítala?“ – Fjarlægð frá landfræðilegri miðju og stytting ferðaleiða með breyttri staðsetningu (bls. 23-24)

Stefna gildandi aðalskipulags Reykjavíkur var lögð til grundvallar við staðarvalið árið 2002. Ákvörðun um staðsetningu spítalans við Hringbraut helst því í hendur við almenna stefnumörkun gildandi aðalskipulags og markmið í tillögu að nýju aðalskipulagi til ársins 2030.

Ef stefna nýs aðalskipulags um þéttingu íbúðarbyggðar nær fram að ganga mun landfræðileg þungamiðja búsetu færast til vesturs á ný og styður það staðsetningu spítalans við Hringbraut.

Athugun á því hvort staðsetning spítala austar í borginni myndi leiða til styttingu ferðaleiða allra íbúa hefur ekki verið gerð. Til þess þyrfti að beita reiknilíkani umferðar og leggja til grundvallar byggð á öllu höfuðborgarsvæðinu og framtíðarþróun byggðar. Miðað við umfang starfsemi á spítalaskvæðinu eru ekki líkur á því að sú athugun leiddi til afgerandi niðurstöðu. Til þess benda fyrirbyggjandi umferðarreikningar við mótun nýs aðalskipulags þar sem tilflutningar á mun meira byggingarmagni milli svæða leiða ekki til afgerandi niðurstöðu um styttingu ferðatíma eða vegalengda á höfuðborgarsvæðinu öllu.

2. Kjartan T. Hjörvar

- a. Tilfærsla á byggingarmagni frá flugvallarsvæðinu „upp í Skólavörðuholtið“

Athugasemdin (dagsett 19. október) varðar svæðisskipulagsbreytingu en athugasemdafresti lauk þar 4. september. Umsögn um athugasemdir svæðisskipulags verða send Kjartani, auk umsagna um aðal- og deiliskipulag.

- b. „Gerð er athugasemd við að ekki sé sérstaklega tekin fyrir umferðargreining stofnbrautakerfisins og byggingartími þess ...“

Fyrir liggur umferðarspá fyrir árið 2024 í gildandi svæðisskipulagi og aðalskipulagi. Breytingar á byggingarmagni í svæðis- og aðalskipulagssamhengi þóttu ekki það stórvægilegar að endurtaka þyrfti spá fyrir árið 2024 og ekki líklegt að það leiddi til niðurstöðu sem kallaði á breytingar á áformum um stofnbrautakerfið. Því var látið nægja að fjalla einkum um staðbundin áhrif aukins byggingarmagns í deiliskipulagstillögunni. Nú liggja fyrir umferðarspár fyrir árið 2030 vegna nýs aðalskipulags til ársins 2030 (tillaga), þar sem þetta stóra samhengi stofnbrautakerfisins er skoðað á ný út frá mismunandi forsendum (sjá meðfylgjandi minnisblað Stefáns A. Finnssonar). Niðurstöður þeirra leiða ekki til breytinga á skipulagi stofnbrauta.

- c. Staðarvalsforsendur spítalans hafa breyst með breyttum forsendum í skipulagi, þ.e. rökin fyrir staðsetningu var nálægð við flugvöllinn, uppbygging öflugr stofnbrautakerfis, m.a. lagning Holtsganga.

Stefna aðalskipulags um byggð í Vatnsmýri lá fyrir við staðarval uppbyggingar NLSH við Hringbraut árið 2002. Ekki var heldur litið á Holtsgöng sem mikilvæga forsendu varðandi gatnatengingar við spítalasvæðið, sbr. það sem kemur fram í áliti Borgarskipulags í nefndaráli heilbrigðisráðherra frá 2002 (sjá almenna umsögn hér að framan, kafla 1): „Hér er um fjölmennan vinnustað að ræða sem getur nýtt sér samgöngukosti sem fyrirhugaðir eru í tillögu að aðalskipulagi Reykjavíkur 2001-2024. Ný stofnbraut frá Hringbraut um Hlíðarfót og Öskjuhlíðargöng sem tengist Kringlumýrarbraut og með Kópavogsgöngum við Reykjanesbraut hlýtur að hafa mikla þýðingu, ekki aðeins fyrir ferðir starfsmanna að og frá sjúkrahúsinu heldur og fyrir alla sjúkraflutninga að því.“

Ýmsar forsendur hafa verið teknar til endurmats í yfirstandandi endurskoðun aðalskipulagsins. Fyrirhugaðar breytingar á aðalskipulaginu fela ekki í sér grundvallarbreytingar á forsendum varðandi staðsetningu spítalans. Stefna varðandi nýjar gatnaframkvæmdir er í meginatriðum óbreytt, ef undan er skilin niðurfelling Holtsganga. Áfram er stefnt að lokun flugvallarins en í nýju aðalskipulagi er lögð meiri áhersla en áður á íbúðarbyggð á Vatnsmýrarsvæðinu í stað atvinnuhúsnæðis og kemur það til móts við aukið magn atvinnuhúsnæðis á jaðarsvæðum Vatnsmýrar.

Umsögn Umhverfisstofnunar, dagsett 15. október 2012

Umrædd umsögn Umhverfisstofnunar er svar við erindi skipulags- og byggingarsviðs frá 11. júlí sl., sbr. 3. mgr. 7. gr. laga um umhverfismat áætlaða nr. 105/2010.

Áður liggur fyrir umsögn Umhverfisstofnunar um verklýsingu breytingatillögu frá 16. febrúar 2011 þar sem engar athugasemdir eru gerðar við verklag við mótun breytingatillögu eða umhverfismat hennar.

Einnig liggur fyrir umsögn Umhverfisstofnunar um tillöguna, dagsett 9. maí 2012, sbr. samráð og kynningu tillögu fyrir auglýsingu hennar, sbr. 2. mgr. 30. gr. skipulagslaga (sjá erindi skipulags- og byggingarsviðs frá 23. apríl sl.). Í þeirri umsögn eru gerðar athugasemdir við umfjöllun um umhverfisáhrif aukinnar uppbyggingar og talið að gera þurfi betur grein fyrir þeim í aðalskipulagstillögunni og ekki sé nægilegt að vísa til umfjöllunar í umhverfismati deiliskipulags. Hér gætti nokkurs misskilnings þar sem Umhverfisstofnun var ekki upplýst á þessu stigi um að áformað væri að auglýsa aðal- og deiliskipulagið samhliða. Eftir sem áður var ákveðið að auka verulega við umfjöllun um umhverfisáhrif í umhverfisskýrslu aðalskipulagstillögunnar og var það gert áður en tillagan fór í auglýsingu. Í sömu umsögn Umhverfisstofnunar er tekið undir sjónarmið sem komu fram í umsögn Seltjarnarnesbæjar um að aðskilja breytingartillögur um aukið byggingarmagn og niðurfellingu Holtsganga. Ekki var fallist á það sjónarmið og taldi skipulags- og byggingarsvið eðlilegt að kynna umræddar breytingar í einni tillögu og samhliða nýju deiliskipulagi fyrir svæðið. Umhverfisstofnun og Skipulagsstofnun höfðu heldur ekki gert athugasemd við þetta vinnulag í umsögnum um verklýsingu breytingartillögu.

Í nýjustu umsögn Umhverfisstofnunar frá 15. október koma fram eftirfarandi athugasemdir:

1. Stofnbraut. Holtsgöng felld út. Umhverfismat.

Umhverfisstofnun kallar eftir nákvæmari gögnum um umferðarflæði á götum og telur að einnig „þyrfti að koma fram hver umferð hefði verið um Holtsgöng ef talið er með það byggingarmagn sem bæta á við lóð NLHS...“ Þ.e. að ekki er skoðað umferðarflæði um Holtsgöng þegar aukið byggingarmagn á lóð NLSH er tekið með í reikninginn. „Að mati Umhverfisstofnunar hefði einnig þurft að skoða samanlagða aukningu sem verður á Hringbraut og nærliggjandi umferðaræðum vegna beggja breytingatillagnanna.“

Í umferðarreikningum fyrir Holtsgöng er gengið útfrá fullbyggðum spítala á lóð NLSH og sú uppbygging er því tekin með í reikninginn. Að því leyti eru skoðuð „samanlögð“ áhrif beggja breytinganna, þ.e. aukning byggingarmagns og breytt gatnaskipulag með niðurfellingu Holtsganga. Umferðarreikningar sýna raunar að með Holtsgöngum eru líkur á því að umferðarálag á Hringbraut, austan gangamunna, aukist enn frekar. M.ö.o. munu Holtsgöng ekki létta umferðarálag á Hringbrautinni, sjá nánar lið 3.

2. Breytingar á byggingarmagni við LSH

„Í umhverfismati breytingatillögunnar er áhrifum af auknu byggingarmagni á Landspítalalóðinni á umferðarflæði á miðsvæði Reykjavíkur vísað til þess tíma er uppbyggingu hefur verið lokið ... Í umhverfismati kemur ekki fram mat á umferð eftir uppbyggingu 150 þúsund fermetra sem settir eru á áætlun með skipulagsbreytingatillögunni.“

Sjá svör við lið 1 og 3.

Niðurstaða umsagnar Umhverfisstofnunar

„Að mati Umhverfisstofnunar kemur ekki fram í greinargerð og umhverfisskýrslu hver áhrif á umferðarflæði á Hringbraut og nærliggjandi umferðaræðum verða þegar lögð eru saman áhrif af 50% aukningu nýbygginga á lóðinni og að Holtsgöngum er sleppt.“

Í umhverfisskýrslu með breytingatillögum er lögð áhersla á að kanna áhrif þess að fella út Holtsgöng, þegar til lengri framtíðar er litið, enda ljóst að litið hefur verið á Holtsgöng sem mögulega framtíðarlausn fremur en gatnaframkvæmd sem brýnt er að ráðast í á allra næstu árum. Í þeirri skoðun er gengið útfrá „fullbyggðu“ höfuðborgarsvæði, „fullbyggðri“ miðborg, „fullbyggðri“ Vatnsmýri og fullbyggðum spítala á lóð NLSH.

Í umfjöllun um áhrif aukins byggingarmagns á lóð NLSH á umferðarflæði er lögð áhersla á að skoða áhrifin bæði til skemmri og lengri tíma, í báðum tilvikum án Holtsganga; þegar 1. áfanga uppbyggingar er lokið og þegar spítalasvæðið er fullbyggt (sjá umfjöllun í umhverfisskýrslu deiliskipulags sem vísað er til í breytingatillögu, ennfremur almenna umfjöllun í umhverfisskýrslu aðalskipulags og minnisblað Stefáns A. Finnssonar).

Í þessu samhengi er einnig rétt er að vekja athygli á því að Holtsgöng hafa einkum þýðingu fyrir N-S umferðarstrauma en hafa takmörkuð áhrif á A-V umferðarstrauma, þar sem umferðarálág er mun erfiðara. Tilkoma Holtsganga gæti jafnvel haft þau áhrif að umferðarálág á Hringbraut (næst gangamunna og lóð NLSH) myndi versna enn frekar, en á móti drægi úr umferðarálagi á Sæbraut (sjá kort á bls. 11 í greinargerð með aðalskipulagsbreytingu). Ástæða þessa er að með Holtsgöngum myndu færri velja að keyra Kringlumýrabaut-Sæbraut til miðborgarinnar en velja fremur Miklubraut/Bústaðaveg-Hringbraut. Þetta undirstrikar einnig að Holtsgöng hafa litla þýðingu sem umferðarlausn til að létta á umferðarálagi vegna aukins byggingarmagns við Hringbraut.