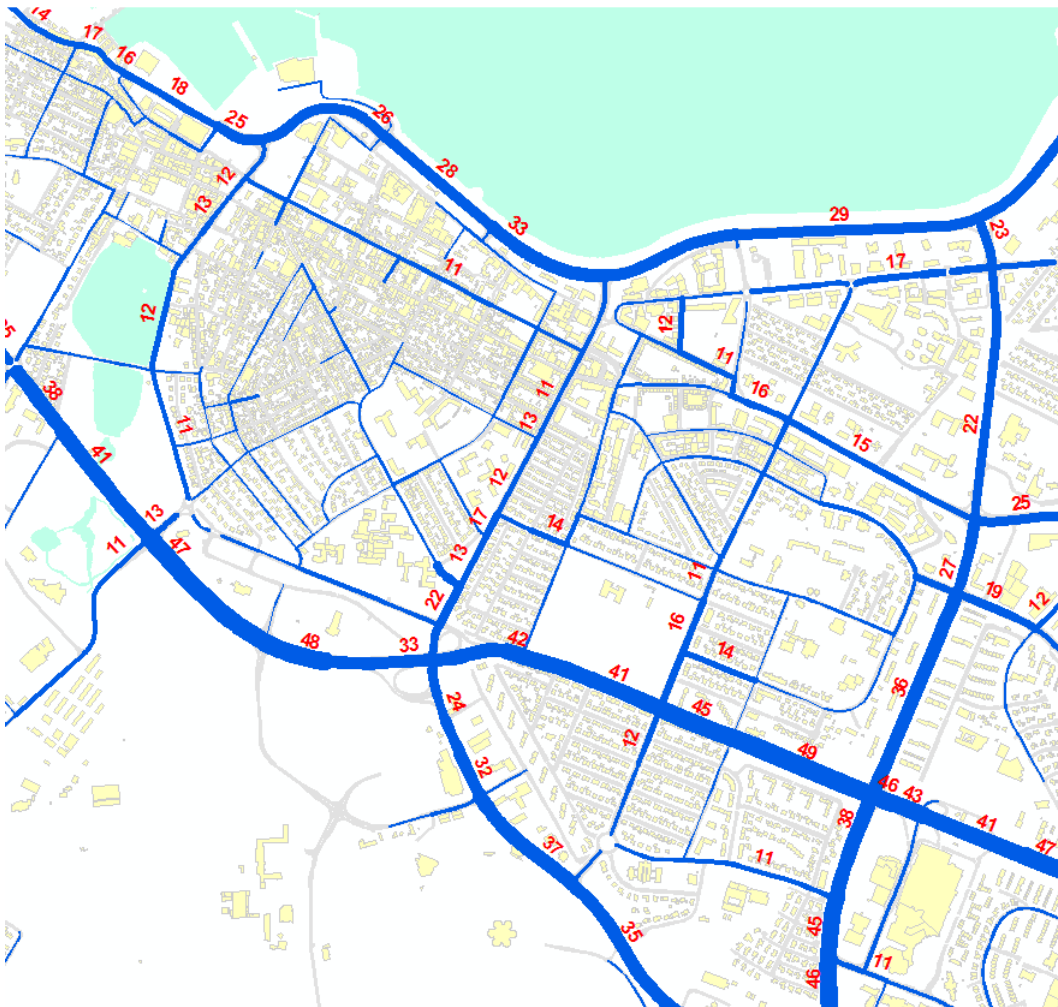




Reykjavíkurborg
Umhverfis- og skipulagssvið

Nýr Landspítali við Hringbraut

Svör við athugasemdum í tengslum við umferðarmál



Reykjavík 2. desember 2012



Efnisyfirlit

Inngangur	2
Samantekt	3
Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH	7
3. Umferð	16
4. Bílastæði	55
5. Hljóðvist og loftgæði	59
6. Samgöngustefna	65
Nr. 525: Athugasemdir frá skipulags- og mannvirkjanefnd Seltjarnarnesbæjar	79
Nr. 522: Athugasemdir frá Metróhóp Háskóla Íslands	79
Nr. 524: Athugasemdir frá hverfisráði Hlíða	80

Inngangur

Innihaldi athugasemda er skipt niður í eftirfarandi liði 1-24. Í þessu skjali er aðeins fjallað um kafla 3. Umferð, 4. Bílastæði, 5. Hljóðvist og loftgæði og 15. Rask á byggingartíma, þ.e. spurningar sem lúta að umferð. Að öðru leyti er vísað til „**Nýr Landspítali við Hringbraut, athugasemdir og svör**“, dagsett 02.12.2012.

1. Athugasemdir sem varða aðalskipulag Reykjavíkur
2. Staðarval
3. **Umferð**
4. **Bílastæði**
5. **Hljóðvist og loftgæði**
6. **Samgöngustefna**
7. Byggingarmagn
8. Aðlögun að umhverfinu
9. Notkun núverandi bygginga
10. Umfang starfseminnar
11. Einstaka byggingar
12. Innra fyrirkomulag
13. Þyrlupallur
14. Framkvæmdin, kostnaður og arðsemisútreikningar
15. **Rask á byggingartíma**
16. Ásýnd „gamla spítala“
17. Gamla Hringbraut lögð niður
18. Byggja hærra en gert er í fyrirbyggjandi tillögu
19. Of lítið samráð
20. Lélegt aðgengi að spítalanum
21. Ekki byggja nýjan spítala
22. Ekki farið eftir forsögn skipulags- og byggingarsviðs
23. Nýr NLSH dregur úr þjónustu á landsbyggðinni

Samantekt

3. Umferð

Gera má ráð fyrir að umferð muni aukast eitthvað vegna 1. áfanga en mjög lítið í samanburði við þá umferð sem í dag er á stofnbrautunum. Sem dæmi má nefna að á Miklubraut við Klambratún er áætlað að umferð aukist um 2000 bíla á sólarhring sem er um 5% aukning við opnun 1. áfanga. Talið er að svigrúm sé til aukningar umferðar á stofnleiðum gatnakerfisins en stefnumótun borgarinnar miðar að því að auka hlut annarra ferðamáta en bílsins og þannig vinna gegn aukinni bílaumferð. Til lengri tíma lítið vísast til greinargerðarinnar „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali.

Ekki er ráðgert að auka umfang samgöngumannvirkja fyrir einkabílinn í nálægri framtíð á þessu svæði. Gera þarf breytingar á samgöngumannvirkjum næst deiliskipulagssvæðinu vegna breytinga á gatnakerfi innan svæðisins. Umfang gatnamóta verður á móta og umfang núverandi umferðarmannvirkja. Umferð inn á svæðið mun verða þyngst á álagstímum en árdegis geta myndast biðraðir við gatnamót Snorrabrautar og Bústaðavegar. Einnig á Snorrabraut og Eiríksgötu. Síðdegis geta myndast biðraðir við gatnamót Snorrabrautar og Bústaðavegar en einnig við gatnamót Neðri götu og Barónsstígs. Ef biðraðir verða miklar á rampa af Miklubraut að Snorrabraut eru helst líkur til að truflanir verði á stofnbrautunum á álagstíma.

Vegna þess vaktafyrirkomulags sem er á Landspítalanum kemur stór hluti starfsmanna fyrir til vinnu en mesti álagstíminn er á stofnbrautakerfinu. Síðdegis er umferðarálagstoppurinn dreifðari en að morgni en starfsmenn eru að mestu að fara úr vinnu í upphafi þess álagstoppar í umferð á stofnbrautunum. Sjúklingar og þeir sem sækja þjónustu dreifast yfir daginn auk þeirra sem koma og þjónusta starfseminna á svæðinu. Aðstandendur og gestir koma síðan að mestu frá hádegi og fram eftir degi.

Aukning umferðar vegna tilfærslu starfsemi inn á svæðið mun því ekki öll bæstast við á álagstímum þegar umferðin er hve erfiðust á stofnbrautunum.

Stefna yfirvalda borgarinnar í samgöngumálum er að draga úr umferð einkabíla á höfuðborgarsvæðinu til lengri tíma lítið, samanber greinargerðina „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali. Innanríkisráðuneytið hefur lagt á það áherslu að bæta skuli almenningssamgöngur. Borgin vinnur að því að auka veg annarra ferðamáta en einkabílsins. Markmið hafa verið sett í þeim tilgangi að ná þeim. Reykjavíkurborg hefur ásamt Vegagerðinni unnið síðustu ár að því að greiða leið strætó um borgina og fjölga stígum fyrir hjólréiðar.

Gert er ráð fyrir að umferð neyðarbíla að spítalanum verði að mestu frá Miklubraut, Bústaðavegi, Hringbraut og Snorrabraut. Þessar meginleiðir tengjast inn á svæðið um gatnamót Hringbrautar við Barónsstíg og gatnamót Snorrabrautar/Miklubrautar/Bústaðavegar. Inni á svæðinu er ráðgerð akrein sem ætluð er til sérstakra nota fyrir neyðarbíla og almenningssamgöngur. Neyðarbílar geta nýtt sér þær akreinar sem ætlaðar eru fyrir strætó á Miklubraut. Annan forgang, t.d. á ljósum, er hægt að skoða ef þörf krefur.

Samkvæmt ferðakönnun á vegum Landspítalans búa um 15 til 20% starfsmanna í göngufæri við spítalann og allt að 50% í hjólafæri, þ.e. vegalengd sem tekur um 15 mínútur eða minna að hjóla. Samkvæmt sömu ferðakönnun komu 67% í eigin bíl árið 2011 samanborið við 79% árið 2008. Staðsetning spítalans, nærri þéttbýlustu svæðum borgarinnar, býður upp á frekari möguleika á auknu hlutfalli þeirra sem ganga eða hjóla til vinnu. Önnur staðsetning austar í borginni býði ekki upp á sömu möguleika með tilliti til þéttleika byggðar og íbúa í grenndinni.

Almennt er ljóst að höfuðborgin verður ekki rýmd á skömmum tíma komi sú staða upp að þess þurfi. Æskilegt er að unnin verði rýmingaráætlun fyrir höfuðborgarsvæðið í heild. Ekki er augljóst samengi á milli slíkrar áætlunar og deiliskipulags Landspítalans en flöskuhálsar í umferð liggja utan áhrifasvæðis deiliskipulagsins.

Hvort spítalinn væri betur staðsettur annarsstaðar í því tilfelli að upp komi vá er erfitt meta en ákvörðun um staðsetningu hans á þessum stað er fyrir löngu tekin.

4. Bílastæði

Ljóst er að stýra verður notkun bílastæða svo draga megi úr umferð einkabíla. Það er skýr vilji borgaryfirvalda að tekið verði gjald fyrir öll bílastæði á lóð Landspítalans sem og við aðra vinnustaði, eins og HR, HÍ og víðar, að höfðu samráði við hagsmunaaðila. Samhliða því verði tekin upp gjaldtaka af öllum bílastæðum í aðliggjandi hverfum við Landspítala vestan Snorrabrautar og norðan Hringbrautar á Skólavörðuholti. Sjúklingar og aðstandendur greiða nú þegar fyrir afnot af bílastæðum næst inngöngum Landspítalans við Hringbraut og í Fossvogi. Með stjórnun á notkun bílastæða er ætlunin að tryggja að fjöldi bílastæða fyrir sjúklinga sem sækja þjónustu á LSH verði alltaf tryggður. Með því er einnig ráðgert að draga úr fjölda starfsmanna og nemenda sem koma á einkabíl á svæðið. Stefnt er að samningum á milli stjórnar spítalans og borgarinnar um hvernig þeim málum verður háttað í framtíðinni.

Ekki hefur verið lagt mat á viðhorf starfsfólks gagnvart gjaldtöku fyrir notkun á bílastæði. Í samgöngukönnun meðal starfsmanna spítalans kom þó fram að starfsmenn væru frekar neikvæðir gagnvart því.

Með stjórnun á notkun bílastæða er ætlunin að tryggja að fjöldi bílastæða fyrir sjúklinga sem sækja þjónustu á LSH verði alltaf tryggður. Miðað við áætlaðan fjölda bílastæða er ljóst að þeim starfsmönnum og nemendum HÍ sem koma á bíl í dag mun þurfa að fækka. Samkvæmt áður nefndri samgöngukönnun meðal starfsmanna LSH og nemenda og starfsmanna HÍ er ljóst að vilji er til þess að draga úr notkun einkabílsins.

Ekki er gert ráð fyrir að auka framboð bílastæða frá því sem lagt er til í deiliskipulagstillögu.

5. Hljóðvist og loftgæði

Deiliskipulag NLSH byggir á aðalskipulagi Reykjavíkur sem gerir ráð fyrir svæði fyrir þjónustustofnanir á lóð NLSH. Í skipulagsreglugerð segir að „svæðis-, aðal- og deiliskipulagsáætlanir skulu vera í innbyrðis samræmi.“ Umferðaraukning er áætluð tæplega tvö þúsund bílar á sólarhring á Miklubraut þegar nýr spítali verður tekinn í notkun. Það er óveruleg aukning á umferð frá því sem nú er á Miklubraut. Til lengri tíma litið vísast til greinargerðarinnar „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali. Taka má undir að umhverfisáhrif umferðar á Miklubraut eru talsverð og áhrifin þurfi að minnka. Það er ásetningur Reykjavíkurborgar að lækka hraða á Miklubraut sem mun minnka hávaða og rykmengun. Einnig verður haldið áfram að ná fram fækkun bíla á nagladekkjum. Með breytingum á reglum um vörugjöld eru innfluttir bílar almennt minni og eyðslugrenni. Allt hjálpar þetta til við að minnka umhverfisáhrif. Dýrar umferðarlausnir sem skapa aukna umferð bíla eru andstæðar stefnu borgarinnar og hafa verið lagðar til hliðar. „Stefnt er að því að stóruka hlutdeild hjólríða í borginni með því að leggja fleiri og betri hjólastíga og bæta aðstöðu fyrir hjólríðafólk,“ eins og segir í hjólríðaaætlun Reykjavíkurborgar sem samþykkt var í borgarstjórn í janúar árið 2010. Stefna sem miðar að því að draga úr bílaumferð almennt í borginni.

Mengun er nú þegar töluverð nálægt stofnleiðum á svæðinu og í dag er hljóðstig yfir kröfum reglugerðar um hávaða nr. 724/2008 á miðbæjarsvæðum og víðar vegna umferðar (óháð stækkun Landspítalans við Hringbraut). Reykjavíkurborg hefur undanfarin ár unnið að aðgerðum vegna umferðarhávaða, m.a. með styrkveitingum vegna betrubóta á hljóðeinangrun í byggingum. Einnig er nú í aðsigi vinna vegna skilgreiningar aðgerðaáætlunar gegn hávaða í samræmi við reglugerð 1000/2005. Ekki má búast við mikilli breytingu á hljóðvist vegna aukinnar umferðar í nágrenni deiliskipulagssvæðisins en umferð þarf að aukast um 30-40% til að það sé merkjanlegt í auknum hávaða.

Loftgæðamál á svæðinu þarf að taka heildstæðar og skoða þá hvort einstaka svæði séu viðkvæmari en önnur. Deiliskipulag þessa svæðis er þar ekki stærri áhrifavaldur en önnur uppbygging í Vatnsmýri, uppbygging í tengslum við umferðarmiðstöðina, háskólasvæðið í heild sinni o.s.frv. Í mars 2009 samþykkti heilbrigðisnefnd Reykjavíkur viðbragðsáætlun um loftgæði skv. reglugerð um loftgæði nr. 787/1999. Viðbragðsáætlunin tekur til skammtímaaðgerða til að koma í veg fyrir að farið sé yfir heilsuverndarmörk hvað varðar loftmengun vegna mismunandi mengunaruppspretna. Samfara gerð viðbragðsáætlunar Reykjavíkur fyrir loftgæði var unnið að loftslags- og loftgæðastefnu Reykjavíkurborgar sem samþykkt var í borgarráði í september 2009 en í henni er fjallað um langtímaaðgerðir. Markmið hennar er m.a. að tryggja borgarbúum heilnæmt andrúmsloft. Fleiri mikilvægar áætlanir hafa verið samþykktar af borgarráði sem varða bætt loftgæði í borginni, s.s. samgönguáætlun Reykjavíkurborgar og græn skref Reykjavíkurborgar í samgöngumálum sem og svokölluð aðgerðaáætlun þeirrar staðardagskrár 21 fyrir Reykjavík sem nú er í gildi (Reykjavík í mótun).



6. Samgöngustefna

LSH hefur sett sér samgöngustefnu sem nálgast má á heimasíðu spítalans. Auk þess má sjá af umfjöllun í umhverfisstefnu LSH að lögð er áhersla á að stuðla að vistvænni ferðamáta starfsmanna. Í samgöngustefnu spítalans eru sett markmið til ársins 2015 en ætla má að þau verði endurskoðuð reglulega. Niðurstöður samgöngukönnunar árið 2011 gefa til kynna töluverðar breytingar á ferðamáta starfsmanna LSH frá könnun árið 2008. Sem dæmi má nefna að þeim hefur fækkað úr 80% í 73% sem koma á einkabíl til vinnu. Þar kemur einnig fram að stór hópur fólks getur hugsað sér annan ferðamáta en einkabílinn. LSH er nú þegar byrjað að bæta aðbúnað fólks sem kemur hjólandi til vinnu með bættum geymslum fyrir hjól og býðst starfsmönnum að kaupa strætókort með afslætti. Verið er að skoða með hvaða öðrum hagrænum hætti er hægt að hvetja starfsmenn til að nota vistvænni ferðamáta en einkabílinn. Með því er gert ráð fyrir að ná enn meiri árangri í að draga úr ferðum starfsmanna með einkabíl til vinnu.

Háskóli Íslands, sem einnig verður á svæðinu, hefur líka sett sér stefnu í samgöngumálum í sjálfbærni- og umhverfisstefnu Háskólans sem nálgast má á vef skólans. Þar er lögð áhersla á að draga úr umferð einkabíla, t.a.m. með því að auka gjaldtöku á bílastæðum og bæta aðstöðu fyrir hjólréiðar.

15. Rask á byggingartíma

Búið er að skoða með hvaða hætti umferð getur verið um svæðið á framkvæmdatíma. Tryggt verður á hverjum tíma aðgengi að öllum byggingum svo ekki verði röskun á starfsemi. Ljóst er þó að almenn bílaumferð um svæðið mun verða með öðrum hætti en hún er í dag. Búið er að skoða mögulega áfangaskiptingu í uppbyggingu og framkvæmdatíma þar sem reynt er að tryggja áðurnefnda þætti. Hvernig nákvæmlega staðið verður að þessu er ekki hægt að fullyrða um enda verður að ákveða það í samráði við framkvæmdaraðila og byggingaraðila á svæðinu.

Við framkvæmdir og byggingu inni á svæðinu er lagt upp með að fjöldi bílastæða verði tryggður óbreyttur frá því sem nú er á hverjum tíma framkvæmdarinnar. Framkvæmdir munu spanna nokkur ár og breytilegt verður hvar bílastæði verða á hverjum tíma.

Reykjavík 02.12.2012

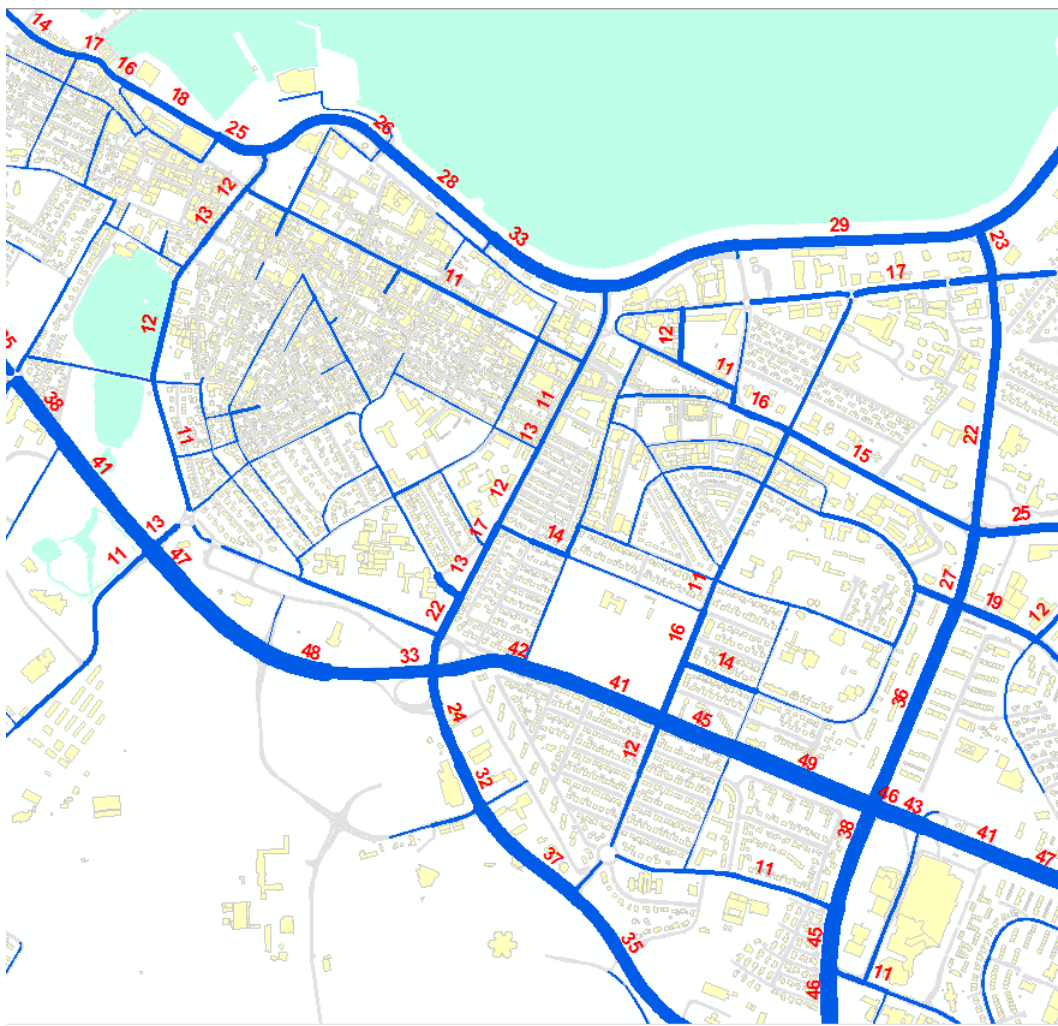
Stefán Agnar Finnsson, yfirverkfræðingur



Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH

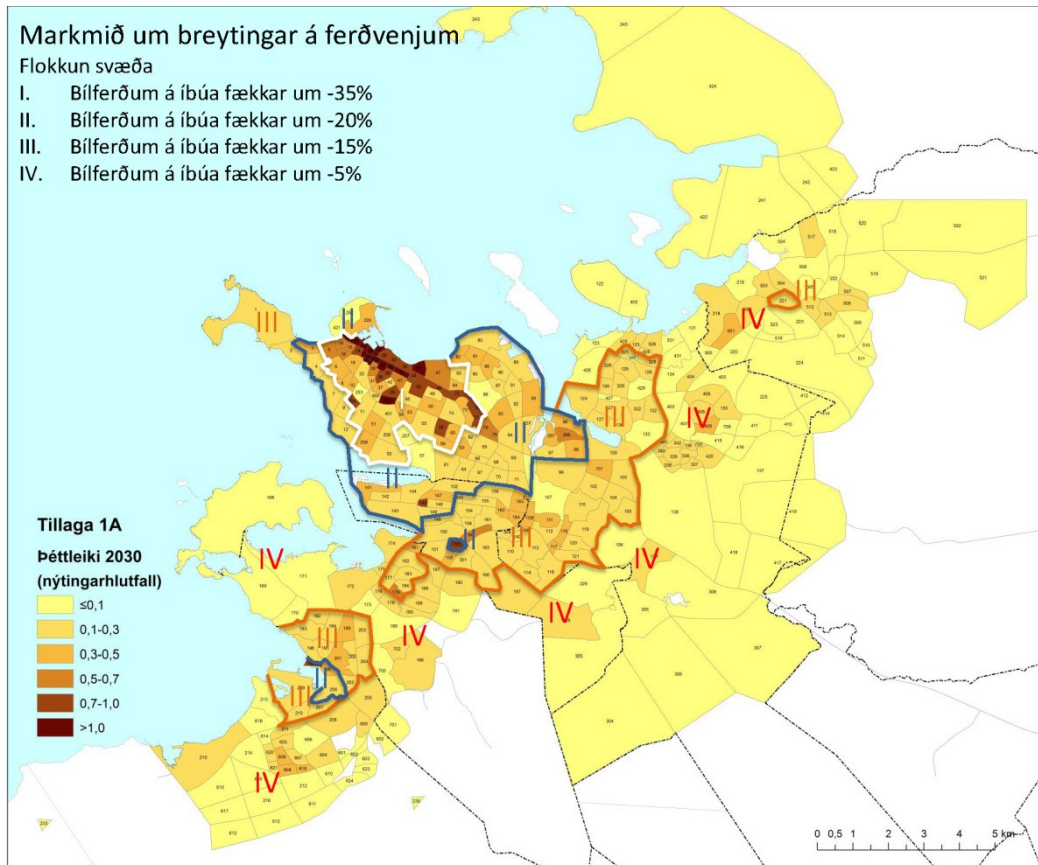
Eftirfarandi greinargerð byggir á umferðarspá VSÓ ráðgjafar vegna gerðar nýs aðalskipulags og miðast við árið 2030. Grunnforsendur umferðarspárinnar byggja á talinni umferð árið 2010 og áætlaðri uppbyggingu á skipulagstímanum. Á þeim grunni er reiknuð umferð fyrir allt gatnakerfið, sjá mynd. Fyrir árið 2010 er fundin eftirfarandi jafna sem lýsir sambandi íbúa og tegundar atvinnuhúsnæðis sem gildir fyrir allt höfuðborgarsvæðið:

$$\text{Ferðir} = 1,85 * \text{íbúar} + 0,14 * m^2 \text{ verslun og skrifstofur} + 0,04 * m^2 \text{ annað atvinnuhúsnæði.}$$



Reiknuð umferð árið 2010

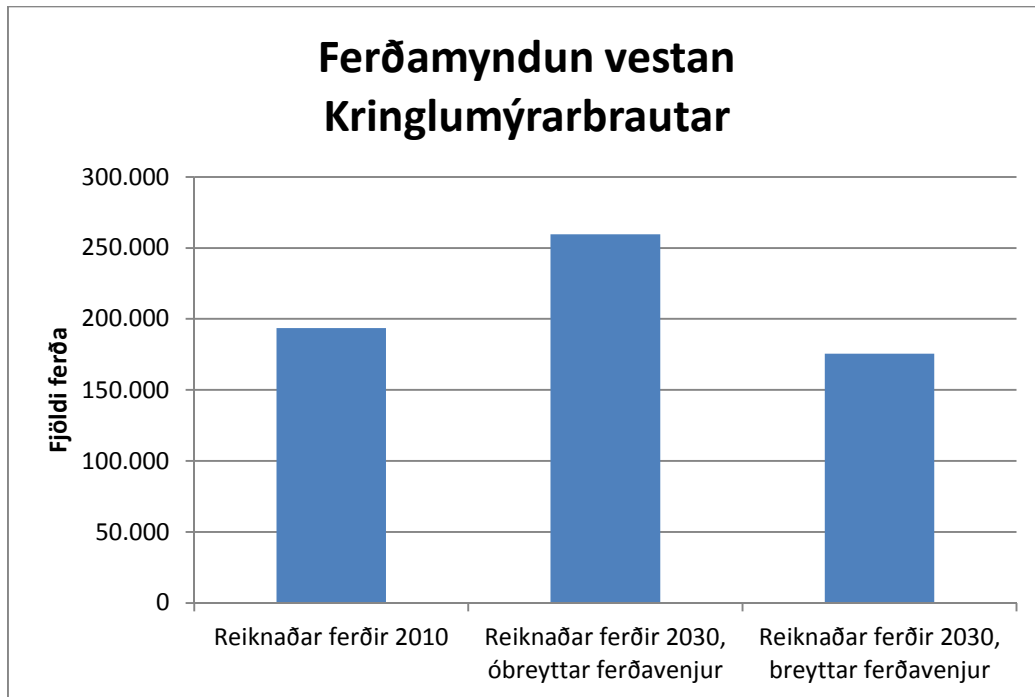
Jafnan sem að framan greinir er notuð við gerð framtíðarspár fyrir AR en jafnframt er gerð spá sem lýtur ákveðnum markmiðum um að fækka bílferðum. Þau markmið koma fram á eftirfarandi mynd. Gert er ráð fyrir mestri fækkun bílferða í miðborginni og á Vatnsmýrarsvæðinu sem er svæði I, þ.e. um 35% fækkun ferða að teknu tilliti til jöfnunnar að framan fyrir árið 2010. Gert er ráð fyrir minnstri fækkun, þ.e. 5%, fjærst miðborginni á svæði IV. Með þéttingu byggðar er breyttur ferðamáti raunhæft markmið.



Spá um breytingu á ferðavenjum

Núverandi byggð á lóð Landspítalans er ríflega 73 þús. m². Gert er ráð fyrir að í fyrsta áfanga sem á að vera risinn 2017 verði um 170 þús. fermetrar byggðir á lóðinni en að loknum seinni áfanga, sem er ótímasettur, verði byggðir fermetrar ríflega 220 þús. Í umferðarspánni sem gildir fyrir árið 2030 er reiknað með 206 þús. fermetrum.

Á eftirfarandi stöplariti er sýnd reiknuð ferðamyndun vestan Kringlumýrarbrautar. Lengst til vinstri er ferðamyndun fyrir árið 2010, þ.e. tæplega 200 þúsund bílferðir á sólarhring. Miðjusúlan sýnir spá um ferðir fyrir árið 2030 miðað við óbreyttar ferðavenjur, þ.e. um 260 þús. bílferðir á sólarhring. Súlan lengst til hægri sýnir spá um ferðir árið 2030 miðað við breyttar ferðavenjur, samanber mynd hér að framan, þ.e. ríflega 175 þús. ferðir á sólarhring.



Einnig er tekin inn í myndina ákveðin uppbygging á höfuðborgarsvæðinu og útbygging gatnakerfisins fram til ársins 2030, sem nánar er gert grein fyrir í drögum að aðalskipulagi. Tveir möguleikar eru gefnir varðandi framkvæmdir í gatnakerfinu, þ.e. lágmarksframkvæmdir og allar framkvæmdir, sjá eftirfarandi mynd.

Lágmarksframkvæmdir	„Allar framkvæmdir“
– Arnarnesvegur (1+1) – Vatnsmýri (litlar framkvæmdir) – Blikastaðaland og Úlfarsárdalur tengt við Vesturlandsveg	– Arnarnesvegur (1+1) – Vatnsmýri (lokun flugbrautar) – Blikastaðavegur – Öskjuhlíðargöng (2+2) – Kópavogsgöng (2+2) – Sundabraut (2+2) – Hallsvegur (1+1) – Breiðholtsbraut (2+2) – Suðurlandsvegur (Rauðavatn-Vesturlandsvegur) (2+2)

Að gefnum þeim forsendum sem að framan greinir verða til fjórar umferðarspár:

1. Lágmarksframkvæmdir og breyttar ferðavenjur.
2. Lágmarksframkvæmdir og óbreyttar ferðavenjur.
3. Allar framkvæmdir og breyttar ferðavenjur.
4. Allar framkvæmdir og óbreyttar ferðavenjur.

Til þess að ná markmiðum um fækkun bílferða, eins og spár 1 og 3 gera ráð fyrir, er nauðsynlegt að fylgja þeim eftir með sérstökum samstilltum aðgerðum í samgöngukerfi borgarinnar. Helstu aðgerðir felast í forgangi almenningssamgangna í umferðinni, sérstöku hjólastígakerfi og gjaldtöku fyrir almenn bílastæði sem víðast nærri atvinnusvæðum.

Reykjavíkurborg hefur þegar gert forgangsreinar sem auka forgang strætó, m.a. á Miklabraut. Í undirbúningi eru frekari aðgerðir fyrir umferð strætó til austurs á Miklabraut á móti Klambratúni. Í borginni er í gangi er víðtæk og kraftmikil vinna við gerð hjólréiðastíga í samræmi við hjólréiðaáætlun.

Vilji er fyrir, af hendi borgarinnar, að tekin verði upp gjaldskylda af öllum bílastæðum á lóð Landspítalans, að höfðu samráði. Samhliða því verði tekin upp gjaldtaka af öllum bílastæðum á aðliggjandi svæðum borgarinnar við Landspítala vestan Snorrabrautar og norðan Hringbrautar á Skólavörðuholti. Mikilvægt er að gjaldskylda verði tekin upp víðar, svo sem á háskólasvæðunum.

Aðgerðir eins og að framan greinir eru forsenda þess að vænta megi lægra hlutfalls þeirra sem velja einkabílinn og hærra hlutfalls þeirra sem velja aðra samgöngumáta svo að spár um hlutfallslega fækkun bílferða gangi eftir.

Á eftirfarandi mynd er umferðarspá sem gerð er miðað við lágmarksframkvæmdir og breyttar ferðavenjur fyrir árið 2030.



Lágmarksframkvæmdir og breyttar ferðavenjur. Spá fyrir árið 2030

Umferð vestast á Miklubraut og á nýju Hringbraut minnkar, miðað við reiknaða umferð árið 2010, um tvö til átta þúsund bíla á sólarhring eftir vegköflum. Umferð á Bústaðavegi og Snorrabraut minnkar að sama skapi um sjö þúsund bíla á sólarhring.



Á eftirfarandi mynd er umferðarspá sem gerð er miðað við lágmarksframkvæmdir og óbreyttar ferðavenjur fyrir árið 2030.



Lágmarksframkvæmdir og óbreyttar ferðavenjur. Spá fyrir árið 2030

Umferð vestast á Miklubraut og á nýju Hringbraut eykst, miðað við reiknaða umferð árið 2010, um fjögur til tólf þúsund bíla á sólarhring eftir vegköflum. Umferð á Bústaðavegi og Snorrabraut eykst að sama skapi lítillega, þ.e. um eitt til tvö þúsund bíla á sólarhring.



Á eftirfarandi mynd er umferðarspá sem gerð er miðað við allar framkvæmdir og breyttar ferðavenjur fyrir árið 2030.



Allar framkvæmdir og breyttar ferðavenjur. Spá fyrir árið 2030

Umferð á vestast á Miklubraut og á nýju Hringbraut minnkar, miðað við reiknaða umferð árið 2010, um átta til fjórtán þúsund bíla á sólarhring eftir vegköflum. Umferð á Bústaðavegi og Snorrabraut minnkar að sama skapi um átta þúsund bíla á sólarhring.

Á eftirfarandi mynd er umferðarspá sem gerð er miðað við allar framkvæmdir og óbreyttar ferðavenjur fyrir árið 2030.



Allar framkvæmdir og óbreyttar ferðavenjur. Spá fyrir árið 2030

Umferð á vestast á Miklubraut og á nýju Hringbraut eykst lítillega eða minnkar, miðað við reiknaða umferð árið 2010, um þrjú til fjögur þúsund bíla á sólarhring eftir vegköflum. Lítil breyting er á umferð um Bústaðaveg og Snorrabraut.



Spyrja má hvort áætlanir um breyttar ferðavenjur séu raunhæfar. Umferðarspár sem byggja á breyttum ferðavenjum byggja á þeim forsendum að hegðun fólks breytist. Það er ljóst að slíkt gerist ekki af sjálfu sér. Mikilvægur þáttur í því að fólk breyti sínum ferðavenjum er að því séu boðnir aðrir kostir varðandi ferðamáta og að notaðir séu hagrænir hvatar sem letja fólk frá því að nota einkabílinn einkum til ferða til og frá vinnu og skóla. Ef það er gert má vænta breytinga en ef það er ekki gert er ekki við öðru að búast en að fólk haldi áfram að nota einkabílinn í sínum ferðum.

Það er að ljóst að vegakerfi höfuðborgarsvæðisins getur ekki þanist út óheft. Borgarumhverfið þolir það ekki. Niðurstaðan er að umferðarástand kringum LSH ætti að verða vel viðunandi.

Reykjavík 05.11.2012

Stefán Agnar Finnsson, yfirverkfræðingur

3. Umferð

Spurningar eru með rauðu letri

Svör eru með svörtu letri

- Hvaða áhrif hefur „ás þekkingar“ á samgöngukerfi borgarinnar? Hvernig eru þessi áhrif metin? (Guðrún Bryndís Karlsdóttir, 4. sept. 2012)
- Hvaða aðferð var notuð til að meta fjölda ökutækja um Holtsgöng? (Guðrún Bryndís Karlsdóttir, 4. sept. 2012)
- Hvaða áhrif hefur brottfall Holtsganga á umferð? (Guðrún Bryndís Karlsdóttir, 4. sept. 2012)
- Er það mat skipulagsyfirlvalda að aukinn gegnumakstur um húsagötur auki gæði borgarinnar og þá sér í lagi þeirra sem búa á þessu svæði? (Guðrún Bryndís Karlsdóttir, 4. sept. 2012)
- Hversu langar geta biðraðir vegna umferðar inn á svæðið á morgnana orðið, hversu margar aðreinar þarf þessi fjöldi ökutækja og hversu langar þurfa þær að vera til þess að tefja ekki umferðina við Hringbraut? (Guðrún Bryndís Karlsdóttir, 4. sept. 2012)
- Hvaða afleiðingar getur það haft á vegakerfið ef Hringbraut annar ekki álagi vegna aukinnar umferðar á háannatíma? (Guðrún Bryndís Karlsdóttir, 4. sept. 2012)

Uppbygging eins og hún er ráðgerð skv. deiliskipulagstillögunni er ákvörðuð í aðalskipulagi Reykjavíkur. Áhrif af þróun byggðar og uppbyggingu eru metin þar.

Mat á umferð í Holtsgöngum var gert með umferðarspálíkani, því sama og notað er til að meta umferðarspár fyrir allar meginleiðir í borginni.

Holtsgöng myndu fyrst og fremst skapa tækifæri til að draga úr umferð á öðrum götum eins og Lækjargötu, Fríkirkjuvegi og Snorrabraut.

Aukinn gegnumakstur í íbúabyggð er alltaf neikvæður fyrir íbúa. Með staðsetningu bílastæða starfsmanna og nemenda næst stofnbrautunum, Hringbraut og Miklubraut, er dregið úr líkum á því að ökumenn aki í gegnum nærliggjandi íbúðarhverfi.

Gera má ráð fyrir að umferð muni aukast eitthvað vegna 1. áfanga en mjög lítið í samanburði við þá umferð sem í dag er á stofnbrautunum. Sem dæmi má nefna að á Miklubraut við Klambartún er áætlað að umferð aukist um 2000 bíla á sólarhring sem er um 5% aukning við opnun 1. áfanga. Talið er að svigrúm sé til aukningar umferðar á stofnleiðum gatnakerfisins en stefnumótun borgarinnar miðar að því að auka hlut annarra ferðamáta en bílsins og þannig vinna gegn aukinni bílaumferð. Til lengri tíma lítið visast til greinargerðarinnar „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali.

Ekki er ráðgert að auka umfang samgöngumannvirkja fyrir einkabílinn í nálægri framtíð á þessu svæði. Gera þarf breytingar á samgöngumannvirkjum næst deiliskipulagssvæðinu vegna breytinga á gatnakerfi innan svæðisins. Umfang gatnamóta verður á móta og umfang núverandi umferðarmannvirkja. Umferð inn á svæðið mun verða þýngst á álagstímum en árdegis geta myndast biðraðir við gatnamót Snorrabrautar og Bústaðavegar. Einnig á Snorrabraut og Eiríks götu. Síðdegis geta myndast biðraðir við

gatnamót Snorrabrautar og Bústaðavegar en einnig við gatnamót Neðri götu og Barónsstígs. Ef biðraðir verða miklar á rampa af Miklubraut að Snorrabraut eru helst líkur til að truflanir verði á stofnbrautunum á álagstíma.

Stefna yfirvalda borgarinnar í samgöngumálum er að draga úr umferð einkabíla á höfuðborgarsvæðinu til lengri tíma lítið, samanber greinargerðina „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali. Innanríkisráðuneytið hefur lagt á það áherslu að bæta skuli almenningssamgöngur. Borgin vinnur að því að auka veg annarra ferðamáta en einkabílsins. Markmið hafa verið sett í þeim tilgangi að ná þeim. Reykjavíkurborg hefur ásamt Vegagerðinni unnið síðustu ár að því að greiða leið strætó um borgina og fjölga stígum fyrir hjólréiðar.

- **12.000 bíla umferð inná 101 svæðið er hrein vitleysa. (Þorsteinn Halldórsson, 30. ágúst 2012)**

Ekki er gert ráð fyrir að bílaumferð aukist um 12.000 bíla inn á svæðið í 1. áfanga. Gert er ráð fyrir að bílferðum fjölgi um 2000 vegna starfsemi LSH og fjölgi eitthvað vegna uppbyggingar HÍ á svæðinu en hluti af þeirri umferð fer í dag vestur í bæ. Auk þess má ætla einhverja aukningu vegna randbyggðar á svæðinu en óvíst er hvaða starfsemi kemur í þær byggingar.

Miðað við fullbyggt svæðið má áætla að ferðum til og frá svæðinu fjölgi um allt að 13.500 ferðir á sólarhring. Miðast það við að ferðavenjur og ferðamáti fólks verði með sama hætti árið 2010.

Stefna yfirvalda borgarinnar í samgöngumálum er að draga úr umferð einkabíla á höfuðborgarsvæðinu til lengri tíma lítið, samanber greinargerðina „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali. Innanríkisráðuneytið hefur lagt á það áherslu að bæta skuli almenningssamgöngur. Borgin vinnur að því að auka veg annarra ferðamáta en einkabílsins. Markmið hafa verið sett í þeim tilgangi að ná þeim. Reykjavíkurborg hefur ásamt Vegagerðinni unnið síðustu ár að því að greiða leið strætó um borgina og fjölga stígum fyrir hjólréiðar.

- **Áhyggjur af því að umferðarmannvirki við Hringbraut muni engan veginn anna þeirri umferð sem fylgja mun byggingu nýs Landspítala og að fólk sem fara þarf á milli austur- og vesturluta borgarinnar muni verða fyrir miklum töfum á ferðum sínum. (Hrefna Ingólfssdóttir, 1. sept. 2012)**

Gera má ráð fyrir að umferð muni aukast eitthvað vegna 1. áfanga en mjög lítið í samanburði við þá umferð sem í dag er á stofnbrautunum. Sem dæmi má nefna að á Miklubraut við Klambratún er áætlað að umferð aukist um 2000 bíla á sólarhring sem er um 5% aukning við opnun 1. áfanga. Talið er að svigrúm sé til aukningar umferðar á stofnleiðum gatnakerfisins en stefnumótun borgarinnar miðar að því að auka hlut annarra ferðamáta en bílsins og þannig vinna gegn aukinni bílaumferð. Til lengri tíma lítið vísast til greinargerðarinnar „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali.

Stefna yfirvalda borgarinnar í samgöngumálum er að draga úr umferð einkabíla á höfuðborgarsvæðinu til lengri tíma lítið, samanber greinargerðina „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali. Innanríkisráðuneytið hefur lagt á það áherslu að bæta skuli almenningssamgöngur. Borgin vinnur að því að auka veg annarra ferðamáta en einkabílsins. Markmið hafa verið sett í þeim tilgangi að ná þeim. Reykjavíkurborg hefur ásamt Vegagerðinni unnið síðustu ár að því að greiða leið strætó um borgina og fjölga stígum fyrir hjólréiðar.

Umferð á stofnbrautum þarf alltaf að skoða í stærra samhengi og horfa til annarrar uppbyggingar. Er það m.a. gert í aðalskipulagi sveitarfélaga.

- Langar til að benda ykkur á að það er ekki hægt að koma meiri umferð þarna í gamla bæinn! Bara eftir að Háskólinn í Reykjavík flutti í Nauthólsvíkina versnaði umferðarpunginn um helming (Íris Ágústs dóttir, 3. sept. 2012)

Gera má ráð fyrir að umferð muni aukast eitthvað vegna 1. áfanga en mjög lítið í samanburði við þá umferð sem í dag er á stofnbrautunum. Sem dæmi má nefna að á Miklubraut við Klambratún er áætlað að umferð aukist um 2000 bíla á sólarhring sem er um 5% aukning við opnun 1. áfanga. Talið er að svigrúm sé til aukningar umferðar á stofnleiðum gatnakerfisins en stefnumótun borgarinnar miðar að því að auka hlut annarra ferðamáta en bílsins og þannig vinna gegn aukinni bílaumferð. Til lengri tíma lítið vísast til greinargerðarinnar „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali.

Vegna þess vaktafyrirkomulags sem er á Landspítalanum kemur stór hluti starfsmanna fyrr til vinnu en mesti álagstíminn er á stofnbrautakerfinu. Síðdegis er umferðarálagstoppurinn dreifðari en að morgni en starfsmenn eru að mestu að fara úr vinnu í upphafi þess álagstoppar í umferð á stofnbrautunum. Sjúklingar og þeir sem sækja þjónustu dreifast yfir daginn auk þeirra sem koma og þjónusta starfseminna á svæðinu. Aðstandendur og gestir koma síðan að mestu frá hádegis og fram eftir degi.

Aukning umferðar vegna tilfærslu starfsemi inn á svæðið mun því ekki öll bæstast við á álagstímum þegar umferðin er hve erfiðust á stofnbrautunum.

Stefna yfirvalda borgarinnar í samgöngumálum er að draga úr umferð einkabíla á höfuðborgarsvæðinu til lengri tíma lítið, samanber greinargerðina „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali. Innanríkisráðuneytið hefur lagt á það áherslu að bæta skuli almenningssamgöngur. Borgin vinnur að því að auka veg annarra ferðamáta en einkabílsins. Markmið hafa verið sett í þeim tilgangi að ná þeim. Reykjavíkurborg hefur ásamt Vegagerðinni unnið síðustu ár að því að greiða leið strætó um borgina og fjölga stígum fyrir hjóleiðar.

LSH hefur einnig samþykkt samgöngustefnu sem hefur það að markmiði að draga úr umferð starfsmanna sinna á einkabíl til og frá vinnu. Í deiliskipulaginu er lögð áhersla á allan aðbúnað er varðar almenningssamgöngur og hjóleiðar til að stuðla að aukinni notkun þessara ferðamáta.

Umferð á stofnbrautum þarf alltaf að skoða í stærra samhengi og horfa til annarrar uppbyggingar. Er það m.a. gert í aðalskipulagi sveitarfélaga.

- Hvorki Hringbraut né Bústaðavegur bera álag vegna HÍ og LHS í dag (án nýs risavinnustaðar). Er það tryggt að forgangsumferð komist leiðar sinnar á öllum tímum sólarhrings? Hver verður kostnaður borgarinnar við breytingar á gatnakerfi í umhverfi LHS vegna nýs deiliskipulags? (Helga Ágústs dóttir, 3. september 2012)

Gera má ráð fyrir að umferð muni aukast eitthvað vegna 1. áfanga en mjög lítið í samanburði við þá umferð sem í dag er á stofnbrautunum. Sem dæmi má nefna að á Miklubraut við Klambratún er áætlað að umferð aukist um 2000 bíla á sólarhring sem er um 5% aukning við opnun 1. áfanga. Talið er að svigrúm sé til aukningar umferðar á stofnleiðum gatnakerfisins en stefnumótun borgarinnar miðar að því að auka hlut annarra ferðamáta en bílsins og þannig vinna gegn aukinni bílaumferð. Til lengri tíma lítið vísast til greinargerðarinnar „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali.

Vegna þess vaktafyrirkomulags sem er á Landspítalanum kemur stór hluti starfsmanna fyrr til vinnu en mesti álagstíminn er á stofnbrautakerfinu. Síðdegis er umferðarálagstoppurinn dreifðari en að morgni en starfsmenn eru að mestu að fara úr vinnu í upphafi þess álagstoppar í umferð á stofnbrautunum.

Sjúklingar og þeir sem sækja þjónustu dreifast yfir daginn auk þeirra sem koma og þjónusta starfsemina á svæðinu. Aðstandendur og gestir koma síðan að mestu frá hádegis og fram eftir degi.

Aukning umferðar vegna tilfærslu starfsemi inn á svæðið mun því ekki öll bætast við á álagstímum þegar umferðin er hve erfiðust á stofnbrautunum.

Gert er ráð fyrir að umferð neyðarbíla að spítalanum muni verða að mestu frá Miklubraut, Bústaðavegi, Hringbraut og Snorrabraut. Þessar meginleiðir tengjast inn á svæðið um gatnamót Hringbrautar við Barónsstíg og gatnamót Snorrabrautar/Miklubrautar/Bústaðavegar. Inni á svæðinu er ráðgerð akreina sem ætluð er til sérstakra nota fyrir neyðarbíla og almenningssamgöngur. Neyðarbílar geta nýtt sér þær akreinar sem eru ætlaðar fyrir strætó á Miklubraut. Annan forgang, t.d. á ljósum, er hægt að skoða ef þörf krefur.

Stærstu kostnaðarliðir Reykjavíkurborgar eru gerð undirganga við Snorrabraut og tenging Barónsstígs við nýju Hringbraut. Endanleg skipting kostnaðar milli lóðarhafa og borgarinnar liggur ekki fyrir og því er ekki hægt að svara spurningu um heildarkostnað borgarinnar á þessu stigi.

- **Umferðarþungi mun aukast með tilheyrandi mengun og versnandi lífsgæðum í borginni almennt (Ólafur Haraldsson, 3. sept. 2012)**

Gera má ráð fyrir að umferð muni aukast eitthvað vegna 1. áfanga en mjög lítið í samanburði við þá umferð sem í dag er á stofnbrautunum. Sem dæmi má nefna að á Miklubraut við Klambartún er áætlað að umferð aukist um 2000 bíla á sólarhring sem er um 5% aukning við opnun 1. áfanga. Talið er að svigrúm sé til aukningar umferðar á stofnleiðum gatnakerfisins en stefnumótun borgarinnar miðar að því að auka hlut annarra ferðamáta en bílsins og þannig vinna gegn aukinni bílaumferð. Til lengri tíma lítið vísast til greinargerðarinnar „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali.

Stefna yfirvalda borgarinnar í samgöngumálum er að draga úr umferð einkabíla á höfuðborgarsvæðinu til lengri tíma lítið, samanber greinargerðina „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali. Innanríkisráðuneytið hefur lagt á það áherslu að bæta skuli almenningssamgöngur. Borgin vinnur að því að auka veg annarra ferðamáta en einkabílsins. Markmið hafa verið sett í þeim tilgangi að ná þeim. Reykjavíkurborg hefur ásamt Vegagerðinni unnið síðustu ár að því að greiða leið strætó um borgina og fjölga stígum fyrir hjóleiðar.

LSH hefur einnig samþykkt samgöngustefnu sem hefur það að markmiði að draga úr umferð starfsmanna sinna á einkabíl til og frá vinnu. Í deiliskipulaginu er lögð áhersla á allan aðbúnað er varðar almenningssamgöngur og hjóleiðar til að stuðla að aukinni notkun þessara ferðamáta.

Umferð á stofnbrautum þarf alltaf að skoða í stærra samhengi og horfa til annarrar uppbyggingar. Er það m.a. gert í aðalskipulagi sveitarfélaga.

- **Sem íbúi í Hlíðunum sé ég á hverjum einasta degi hversu gríðarlegur flöskuháls gatnamót Lönguhlíðar og Miklubrautar eru fyrir alla umferð og ljóst að langt er síðan þau hættu að anna umferðapunganum þarna með góðu móti, og ekki á það bætandi. (Pétur Húni Björnsson, 3. sept. 2012)**

Gera má ráð fyrir að umferð muni aukast eitthvað vegna 1. áfanga en mjög lítið í samanburði við þá umferð sem í dag er á stofnbrautunum. Sem dæmi má nefna að á Miklubraut við Klambartún er áætlað að umferð aukist um 2000 bíla á sólarhring sem er um 5% aukning við

opnun 1. áfanga. Talið er að svigrúm sé til aukningar umferðar á stofnleiðum gatnakerfisins en stefnumótun borgarinnar miðar að því að auka hlut annarra ferðamáta en bílsins og þannig vinna gegn aukinni bílaumferð. Til lengri tíma lítið vísast til greinargerðarinnar „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali.

Tekið er undir að umferð um gatnamót Lönguhlíðar og Miklubrautar er mikil í dag. Gera má ráð fyrir að gatnamótin anni umferð við opnun 1. áfanga.

Vegna þess vaktafyrirkomulags sem er á Landspítalanum kemur stór hluti starfsmanna fyrr til vinnu en mesti álagstíminn er á stofnbrautakerfinu. Síðdegis er umferðarálagstoppurinn dreifðari en að morgni en starfsmenn eru að mestu að fara úr vinnu í upphafi þess álagstoppa í umferð á stofnbrautunum. Sjúklingar og þeir sem sækja þjónustu dreifast yfir daginn auk þeirra sem koma og þjónusta starfseminna á svæðinu. Aðstandendur og gestir koma síðan að mestu frá hádegi og fram eftir degi.

Aukning umferðar vegna tilfærslu starfsemi inn á svæðið mun því ekki öll bætast við á álagstímum þegar umferðin er hve erfiðust á stofnbrautunum.

- **Umferðarflækjan sem mun myndast mun gera allt aðgengi til og frá heimili okkar skelfilegt. (Vala Árnadóttir, 3. sept. 2012)**

Gera má ráð fyrir að umferð muni aukast eitthvað vegna 1. áfanga en mjög lítið í samanburði við þá umferð sem í dag er á stofnbrautunum. Sem dæmi má nefna að á Miklubraut við Klambatún er áætlað að umferð aukist um 2000 bíla á sólarhring sem er um 5% aukning við opnun 1. áfanga. Talið er að svigrúm sé til aukningar umferðar á stofnleiðum gatnakerfisins en stefnumótun borgarinnar miðar að því að auka hlut annarra ferðamáta en bílsins og þannig vinna gegn aukinni bílaumferð. Til lengri tíma lítið vísast til greinargerðarinnar „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali.

Vegna þess vaktafyrirkomulags sem er á Landspítalanum kemur stór hluti starfsmanna fyrr til vinnu en mesti álagstíminn er á stofnbrautakerfinu. Síðdegis er umferðarálagstoppurinn dreifðari en að morgni en starfsmenn eru að mestu að fara úr vinnu í upphafi þess álagstoppa í umferð á stofnbrautunum. Sjúklingar og þeir sem sækja þjónustu dreifast yfir daginn auk þeirra sem koma og þjónusta starfseminna á svæðinu. Aðstandendur og gestir koma síðan að mestu frá hádegi og fram eftir degi.

Aukning umferðar vegna tilfærslu starfsemi inn á svæðið mun því ekki öll bætast við á álagstímum þegar umferðin er hve erfiðust á stofnbrautunum.

Stefna yfirvalda borgarinnar í samgöngumálum er að draga úr umferð einkabíla á höfuðborgarsvæðinu til lengri tíma lítið, samanber greinargerðina „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali. Innanríkisráðuneytið hefur lagt á það áherslu að bæta skuli almenningssamgöngur. Borgin vinnur að því að auka veg annarra ferðamáta en einkabílsins. Markmið hafa verið sett í þeim tilgangi að ná þeim. Reykjavíkurborg hefur ásamt Vegagerðinni unnið síðustu ár að því að greiða leið strætó um borgina og fjölga stígum fyrir hjólréiðar.

LSH hefur einnig samþykkt samgöngustefnu sem hefur það að markmiði að draga úr umferð starfsmanna sinna á einkabíl til og frá vinnu. Í deiliskipulaginu er lögð áhersla á allan aðbúnað er varðar almenningssamgöngur og hjólréiðar til að stuðla að aukinni notkun þessara ferðamáta.

- Eftir að Hringbrautin var breikkuð hefur umferðarhraði aukist mikið. Með því að beina allri umferð á þennan blett mun umferðin verða mun verri en hún er í dag. Og byggðar verða allskyns brýr fyrir bíla sem skemma mundina af miðbæ Reykjavíkur. Við viljum umferðina burt og Hringbrautina færða og að hún missi þann status að vera þjóðvegur í þéttbýli. (Herdís L. Storgaard, 4. sept. 2012)

Gera má ráð fyrir að umferð muni aukast eitthvað vegna 1. áfanga en mjög lítið í samanburði við þá umferð sem í dag er á stofnbrautunum. Sem dæmi má nefna að á Miklubraut við Klambratún er áætlað að umferð aukist um 2000 bíla á sólarhring sem er um 5% aukning við opnun 1. áfanga. Talið er að svigrúm sé til aukningar umferðar á stofnleiðum gatnakerfisins en stefnumótun borgarinnar miðar að því að auka hlut annarra ferðamáta en bílsins og þannig vinna gegn aukinni bílaumferð. Til lengri tíma lítið vísast til greinargerðarinnar „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali.

Vegna þess vaktafyrirkomulags sem er á Landspítalanum kemur stór hluti starfsmanna fyrir til vinnu en mesti álagstíminn er á stofnbrautakerfinu. Síðdegis er umferðarálagstoppurinn dreifðari en að morgni en starfsmenn eru að mestu að fara úr vinnu í upphafi þess álagstoppa í umferð á stofnbrautunum. Sjúklingar og þeir sem sækja þjónustu dreifast yfir daginn auk þeirra sem koma og þjónusta starfseminna á svæðinu. Aðstandendur og gestir koma síðan að mestu frá hádegis og fram eftir degi.

Aukning umferðar vegna tilfærslu starfsemi inn á svæðið mun því ekki öll bætast við á álagstímum þegar umferðin er hve erfiðust á stofnbrautunum.

Ekki er ráðgert að auka umfang samgöngumannvirkja fyrir einkabílinn í nálægri framtíð á þessu svæði. Gera þarf breytingar á samgöngumannvirkjum næst deiliskipulagssvæðinu vegna breytinga á gatnakerfi innan svæðisins.

Stefna yfirvalda borgarinnar í samgöngumálum er að draga úr umferð einkabíla á höfuðborgarsvæðinu til lengri tíma lítið, samanber greinargerðina „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali. Innanríkisráðuneytið hefur lagt á það áherslu að bæta skuli almenningssamgöngur. Borgin vinnur að því að auka veg annarra ferðamáta en einkabílsins. Markmið hafa verið sett í þeim tilgangi að ná þeim. Reykjavíkurborg hefur ásamt Vegagerðinni unnið síðustu ár að því að greiða leið strætó um borgina og fjölga stígum fyrir hjóltreiddar.

LSH hefur einnig samþykkt samgöngustefnu sem hefur það að markmiði að draga úr umferð starfsmanna sinna á einkabíl til og frá vinnu. Í deiliskipulaginu er lögð áhersla á allan aðbúnað er varðar almenningssamgöngur og hjóltreiddar til að stuðla að aukinni notkun þessara ferðamáta.

Umferð á stofnbrautum þarf alltaf að skoða í stærra samhengi og horfa til annarrar uppbyggingar og skoða umhverfispætti eins og mengun í heild.

- Hef miklar áhyggjur af því að svona stór vinnustaður verði á þessu svæði með tilheyrandi bílaumferð, sem er þegar komið að þörmörkum. Hægt er að koma til móts við það með frekari vegaframkvæmdum en sem manneskja sem á ekki bíl og hyggst ekki fá sér bíl, þá vil ég frekar að þeim fjármunum væri komið í að gera samgöngur án einkabíls auðveldari og aðgengilegri. (Sólveig Rós Másdóttir, 4. sept. 2012)

Gera má ráð fyrir að umferð muni aukast eitthvað vegna 1. áfanga en mjög lítið í samanburði við þá umferð sem í dag er á stofnbrautunum. Sem dæmi má nefna að á Miklubraut við Klambratún er áætlað að umferð aukist um 2000 bíla á sólarhring sem er um 5% aukning við opnun 1. áfanga. Talið er að

svigrúm sé til aukningar umferðar á stofnleiðum gatnakerfisins en stefnumótun borgarinnar miðar að því að auka hlut annarra ferðamáta en bílsins og þannig vinna gegn aukinni bílaumferð. Til lengri tíma lítið vísast til greinargerðarinnar „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali.

Ekki er ráðgert að auka umfang samgöngumannvirkja fyrir einkabílinn í nálægri framtíð á þessu svæði. Gera þarf breytingar á samgöngumannvirkjum næst deiliskipulagssvæðinu vegna breytinga á gatnakerfi innan svæðisins. Ráðgert er að innan svæðisins verði hugað vel að aðgengi að almenningssamgöngum og leiðum fyrir hjólandi og gangandi gert hátt undir höfði.

Stefna yfirvalda borgarinnar í samgöngumálum er að draga úr umferð einkabíla á höfuðborgarsvæðinu til lengri tíma lítið, samanber greinargerðina „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali. Innanríkisráðuneytið hefur lagt á það áherslu að bæta skuli almenningssamgöngur. Borgin vinnur að því að auka veg annarra ferðamáta en einkabílsins. Markmið hafa verið sett í þeim tilgangi að ná þeim. Reykjavíkurborg hefur ásamt Vegagerðinni unnið síðustu ár að því að greiða leið strætó um borgina og fjölga stígum fyrir hjóltreiddar.

LSH hefur einnig samþykkt samgöngustefnu sem hefur það að markmiði að draga úr umferð starfsmanna sinna á einkabíl til og frá vinnu. Í deiliskipulaginu er lögð áhersla á allan aðbúnað er varðar almenningssamgöngur og hjóltreiddar til að stuðla að aukinni notkun þessara ferðamáta.

- Ég tel að forsendur þær sem borgaryfirvöld gefa sér varðandi aukna umferð á svæðinu séu hæpnar og að svæðið og þau umferðarmannvirki sem gert er ráð fyrir beri engan veginn þá umferð sem vænta má í tengslum við starfsemi á svæðinu. Í því sambandi tel ég að áætlanir um mengun á svæðinu séu vanáætlaðar. (Anna Hugadóttir, 4. sept. 2012)

Gera má ráð fyrir að umferð muni aukast eitthvað vegna 1. áfanga en mjög lítið í samanburði við þá umferð sem í dag er á stofnbrautunum. Sem dæmi má nefna að á Miklubraut við Klambartún er áætlað að umferð aukist um 2000 bíla á sólarhring sem er um 5% aukning við opnun 1. áfanga. Talið er að svigrúm sé til aukningar umferðar á stofnleiðum gatnakerfisins en stefnumótun borgarinnar miðar að því að auka hlut annarra ferðamáta en bílsins og þannig vinna gegn aukinni bílaumferð. Til lengri tíma lítið vísast til greinargerðarinnar „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali.

Vegna þess vaktafyrirkomulags sem er á Landspítalanum kemur stór hluti starfsmanna fyrr til vinnu en mesti álagstíminn er á stofnbrautakerfinu. Síðdegis er umferðarálagstoppurinn dreifðari en að morgni en starfsmenn eru að mestu að fara úr vinnu í upphafi þess álagstoppa í umferð á stofnbrautunum. Sjúklingar og þeir sem sækja þjónustu dreifast yfir daginn auk þeirra sem koma og þjónusta starfseminna á svæðinu. Aðstandendur og gestir koma síðan að mestu frá hádegis og fram eftir degi.

Aukning umferðar vegna tilfærslu starfsemi inn á svæðið mun því ekki öll bætast við á álagstímum þegar umferðin er hve erfiðust á stofnbrautunum.

Mengun er nú þegar töluverð nálægt stofnleiðum á svæðinu og í dag er hljóðstig yfir kröfum reglugerðar um hávaða nr. 724/2008 á miðbæjarsvæðum og víðar vegna umferðar (óháð stækkun Landspítalans við Hringbraut). Reykjavíkurborg hefur undanfarin ár unnið að aðgerðum vegna umferðarhávaða, m.a. með styrkveitingum vegna betrubóta á hljóðeinangrun í byggingum. Einnig er nú í aðsigi vinna vegna skilgreiningar aðgerðaáætlunar gegn hávaða í samræmi við reglugerð 1000/2005. Ekki má búast við mikilli breytingu á hljóðvist vegna aukinnar umferðar í nágrenni deiliskipulagssvæðisins en umferð þarf að aukast um 30-40% til að það sé merkjanlegt í auknum hávaða.

Loftgæðamál á svæðinu þarf að taka heildstæðar og skoða þá hvort einstaka svæði séu viðkvæmari en önnur. Deiliskipulag þessa svæðis er þar ekki stærri áhrifavaldur en önnur uppbygging í Vatnsmýri, uppbygging í tengslum við umferðarmiðstöðina, háskólasvæðið í heild sinni o.s.frv. Í mars 2009 samþykkti heilbrigðisnefnd Reykjavíkur viðbragðsáætlun um loftgæði skv. reglugerð um loftgæði nr. 787/1999. Viðbragðsáætlunin tekur til skammtímaáðgerða til að koma í veg fyrir að farið sé yfir heilsuverndarmörk hvað varðar loftmengun vegna mismunandi mengunaruppsprettna. Samfara gerð viðbragðsáætlunar Reykjavíkur fyrir loftgæði var unnið að loftslags- og loftgæðastefnu Reykjavíkurborgar sem samþykkt var í borgarráði í september 2009 en í henni er fjallað um langtímaáðgerðir. Markmið hennar er m.a. að tryggja borgarbúum heilnæmt andrúmsloft. Fleiri mikilvægar áætlanir hafa verið samþykktar af borgarráði sem varða bætt loftgæði í borginni, s.s. samgönguáætlun Reykjavíkurborgar og græn skref Reykjavíkurborgar í samgöngumálum sem og svokölluð aðgerðaáætlun þeirrar staðardagskrár 21 fyrir Reykjavík sem nú er í gildi (Reykjavík í mótun).

- **Hverfið okkar þolir ekki meiri umferð! (Margrét Norðdahl, 4. sept. 2012)**

Gera má ráð fyrir að umferð muni aukast eitthvað vegna 1. áfanga en mjög lítið í samanburði við þá umferð sem í dag er á stofnbrautunum. Sem dæmi má nefna að á Miklubraut við Klambratún er áætlað að umferð aukist um 2000 bíla á sólarhring sem er um 5% aukning við opnun 1. áfanga. Talið er að svigrúm sé til aukningar umferðar á stofnleiðum gatnakerfisins en stefnumótun borgarinnar miðar að því að auka hlut annarra ferðamáta en bílsins og þannig vinna gegn aukinni bílaumferð. Til lengri tíma lítið vísast til greinargerðarinnar „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali.

Stefna yfirvalda borgarinnar í samgöngumálum er að draga úr umferð einkabíla á höfuðborgarsvæðinu til lengri tíma lítið, samanber greinargerðina „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali. Innanríkisráðuneytið hefur lagt á það áherslu að bæta skuli almenningssamgöngur. Borgin vinnur að því að auka veg annarra ferðamáta en einkabílsins. Markmið hafa verið sett í þeim tilgangi að ná þeim. Reykjavíkurborg hefur ásamt Vegagerðinni unnið síðustu ár að því að greiða leið strætó um borgina og fjölga stígum fyrir hjóleiðar.

LSH hefur einnig samþykkt samgöngustefnu sem hefur það að markmiði að draga úr umferð starfsmanna sinna á einkabíl til og frá vinnu. Í deiliskipulaginu er lögð áhersla á allan aðbúnað er varðar almenningssamgöngur og hjóleiðar til að stuðla að aukinni notkun þessara ferðamáta.

- **Mikið þarf að breytast í gatnagerðarmálum til þess að umferð gæti gengið vel fyrir sig á þessu svæði sem myndi kalla á afar dýrar og flóknar lausnir. (Þórunn Lárusdóttir, 4. sept. 2012)**

Gera má ráð fyrir að umferð muni aukast eitthvað vegna 1. áfanga en mjög lítið í samanburði við þá umferð sem í dag er á stofnbrautunum. Sem dæmi má nefna að á Miklubraut við Klambratún er áætlað að umferð aukist um 2000 bíla á sólarhring sem er um 5% aukning við opnun 1. áfanga. Talið er að svigrúm sé til aukningar umferðar á stofnleiðum gatnakerfisins en stefnumótun borgarinnar miðar að því að auka hlut annarra ferðamáta en bílsins og þannig vinna gegn aukinni bílaumferð. Til lengri tíma lítið vísast til greinargerðarinnar „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali.

Ekki er ráðgert að auka umfang samgöngumannvirkja fyrir einkabílinn í nálægri framtíð á þessu svæði. Gera þarf breytingar á samgöngumannvirkjum næst deiliskipulagssvæðinu vegna breytinga á gatnakerfi innan svæðisins.

- Umferð og umferðarmannvirki yrðu einnig til að rýra stórlega gildi svæðisins fyrir íbúa og þá sem eiga leið um miðbæinn. (Sigurður H. Sigurðsson o.fl., 4. sept. 2012)

Ekki er ráðgert að auka umfang samgöngumannvirkja fyrir einkabílinn í nálægri framtíð á þessu svæði. Gera þarf breytingar á samgöngumannvirkjum næst deiliskipulagssvæðinu vegna breytinga á gatnakerfi innan svæðisins.

- Ég á bágð með að trúa því að umferðarmannvirkin anni umferð á háannatíma með góðu móti eftir uppbyggingu á þessu svæði. (Magnús Sævar Magnússon, 4. sept. 2012)

Gera má ráð fyrir að umferð muni aukast eitthvað vegna 1. áfanga en mjög lítið í samanburði við þá umferð sem í dag er á stofnbrautunum. Sem dæmi má nefna að á Miklubraut við Klambartún er áætlað að umferð aukist um 2000 bíla á sólarhring sem er um 5% aukning við opnun 1. áfanga. Talið er að svigrúm sé til aukningar umferðar á stofnleiðum gatnakerfisins en stefnumótun borgarinnar miðar að því að auka hlut annarra ferðamáta en bílsins og þannig vinna gegn aukinni bílaumferð. Til lengri tíma lítið vísast til greinargerðarinnar „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali.

- Ég held að það þurfi að horfa raunsæra á það umferðarmagn sem mun fylgja svona stórrí byggingu og færa hátækisjúkrahúsið nær Borgarspítalanum eða á annan stað sem hentar betur út frá dreifingu íbúa á höfuðborgarsvæðinu. (Linda María Þorsteinsdóttir, 4. sept. 2012)

Gera má ráð fyrir að umferð muni aukast eitthvað vegna 1. áfanga en mjög lítið í samanburði við þá umferð sem í dag er á stofnbrautunum. Sem dæmi má nefna að á Miklubraut við Klambartún er áætlað að umferð aukist um 2000 bíla á sólarhring sem er um 5% aukning við opnun 1. áfanga. Talið er að svigrúm sé til aukningar umferðar á stofnleiðum gatnakerfisins en stefnumótun borgarinnar miðar að því að auka hlut annarra ferðamáta en bílsins og þannig vinna gegn aukinni bílaumferð. Til lengri tíma lítið vísast til greinargerðarinnar „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali.

Vegna þess vaktafyrirkomulags sem er á Landspítalanum kemur stór hluti starfsmanna fyrr til vinnu en mesti álagstíminn er á stofnbrautakerfinu. Síðdegis er umferðarálagstoppurinn dreifðari en að morgni en starfsmenn eru að mestu að fara úr vinnu í upphafi þess álagstoppar í umferð á stofnbrautunum. Sjúklingar og þeir sem sækja þjónustu dreifast yfir daginn auk þeirra sem koma og þjónusta starfseminna á svæðinu. Aðstandendur og gestir koma síðan að mestu frá hádegis og fram eftir degi.

Aukning umferðar vegna tilfærslu starfsemi inn á svæðið mun því ekki öll bætast við á álagstímum þegar umferðin er hve erfiðust á stofnbrautunum.

Stefna yfirvalda borgarinnar í samgöngumálum er að draga úr umferð einkabíla á höfuðborgarsvæðinu til lengri tíma lítið, samanber greinargerðina „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali. Innanríkisráðuneytið hefur lagt á það áherslu að bæta skuli almenningssamgöngur. Borgin vinnur að því að auka veg annarra ferðamáta en einkabílsins. Markmið hafa verið sett í þeim tilgangi að ná þeim. Reykjavíkurborg hefur ásamt Vegagerðinni unnið síðustu ár að því að greiða leið strætó um borgina og fjölga stígum fyrir hjólríðar.

LSH hefur einnig samþykkt samgöngustefnu sem hefur það að markmiði að draga úr umferð starfsmanna sinna á einkabíl til og frá vinnu. Í deiliskipulaginu er lögð áhersla á allan aðbúnað er varðar almenningssamgöngur og hjólríðar til að stuðla að aukinni notkun þessara ferðamáta.



- Umferðaræðar í nágrenni við spítalalóðina eru þegar algerlega sprungnar, engin trúverðug áform eru uppi um úrbætur á þessum vanda og í raun vandséð hvernig úr verður bætt svo að dugi á þessum stað. Varðandi sjúkraflutninga er staðsetningu spítalans samkvæmt skipulagstillögunni mjög ábótavant, sbr. til dæmis viðtal við Birgi Finnsson varaslökkviliðsstjóra á RÚV 20. sept. 2011. Vegna sjúkraflutninga þyrfti spítalinn að vera meira miðsvæðis á höfuðborgarsvæðinu og stofnbrautir stærri. (Steinunn Yngvadóttir, Guðrún D. Harðardóttir og Hörður Einarsson, 4. sept. 2012)

Gera má ráð fyrir að umferð muni aukast eitthvað vegna 1. áfanga en mjög lítið í samanburði við þá umferð sem í dag er á stofnbrautunum. Sem dæmi má nefna að á Miklubraut við Klambartún er áætlað að umferð aukist um 2000 bíla á sólarhring sem er um 5% aukning við opnun 1. áfanga. Talið er að svigrúm sé til aukningar umferðar á stofnleiðum gatnakerfisins en stefnumótun borgarinnar miðar að því að auka hlut annarra ferðamáta en bílsins og þannig vinna gegn aukinni bílaumferð. Til lengri tíma lítið vísast til greinargerðarinnar „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali.

Vegna þess vaktafyrirkomulags sem er á Landspítalanum kemur stór hluti starfsmanna fyrr til vinnu en mesti álagstíminn er á stofnbrautakerfinu. Síðdegis er umferðarálagstoppurinn dreifðari en að morgni en starfsmenn eru að mestu að fara úr vinnu í upphafi þess álagstoppa í umferð á stofnbrautunum. Sjúklingar og þeir sem sækja þjónustu dreifast yfir daginn auk þeirra sem koma og þjónusta starfseminna á svæðinu. Aðstandendur og gestir koma síðan að mestu frá hádegi og fram eftir degi.

Aukning umferðar vegna tilfærslu starfsemi inn á svæðið mun því ekki öll bætast við á álagstímum þegar umferðin er hve erfiðust á stofnbrautunum.

Gert er ráð fyrir að umferð neyðarbíla að spítalanum verði að mestu frá Miklubraut, Bústaðavegi, Hringbraut og Snorrabraut. Þessar meginleiðir tengjast inn á svæðið um gatnamót Hringbrautar við Barónsstíg og gatnamót Snorrabrautar/Miklubrautar/Bústaðavegar. Inni á svæðinu er ráðgerð akreina sem ætluð er til sérstakra nota fyrir neyðarbíla og almenningssamgöngur. Neyðarbílar geta nýtt sér þær akreinar sem ætlaðar eru fyrir strætó á Miklubraut. Annan forgang, t.d. á ljósum, er hægt að skoða ef þörf krefur.

Ég get ekki séð fyrir mér hvernig það á að ganga upp að Landspítalinn, þar sem hann er núna, verði enn fjölmennari vinnustaður og umferð aukist enn frekar. (Ólafía Sólveig Einarsdóttir, 4. sept. 2012) Samkvæmt ferðakönnun á vegum Landspítalans búa um 15 til 20% starfsmanna í göngufæri við spítalann og allt að 50% í hjólafæri, þ.e. vegalengd sem tekur um 15 mínútur eða minna að hjóla. Samkvæmt sömu ferðakönnun komu 67% í eigin bíl árið 2011 samanborið við 79% árið 2008. Staðsetning spítalans, nærri þéttbýlustu svæðum borgarinnar, býður upp á frekari möguleika á auknu hlutfalli þeirra sem ganga eða hjóla til vinnu. Önnur staðsetning austar í borginni býði ekki upp á sömu möguleika með tilliti til þéttleika byggðar og íbúa í grenndinni.

Gera má ráð fyrir að umferð muni aukast eitthvað vegna 1. áfanga en mjög lítið í samanburði við þá umferð sem í dag er á stofnbrautunum. Sem dæmi má nefna að á Miklubraut við Klambartún er áætlað að umferð aukist um 2000 bíla á sólarhring sem er um 5% aukning við opnun 1. áfanga. Talið er að svigrúm sé til aukningar umferðar á stofnleiðum gatnakerfisins en stefnumótun borgarinnar miðar að því að auka hlut annarra ferðamáta en bílsins og þannig vinna gegn aukinni bílaumferð. Til lengri tíma lítið vísast til greinargerðarinnar „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali.

Vegna þess vaktafyrirkomulags sem er á Landspítalanum kemur stór hluti starfsmanna fyrr til vinnu en mesti álagstíminn er á stofnbrautakerfinu. Síðdegis er umferðarálagstoppurinn dreifðari en að morgni en starfsmenn eru að mestu að fara úr vinnu í upphafi þess álagstoppa í umferð á stofnbrautunum. Sjúklingar og þeir sem sækja þjónustu dreifast yfir daginn auk þeirra sem koma og þjónusta starfseminna á svæðinu. Aðstandendur og gestir koma síðan að mestu frá hádegi og fram eftir degi.

Aukning umferðar vegna tilfærslu starfsemi inn á svæðið mun því ekki öll bætast við á álagstímum þegar umferðin er hve erfiðust á stofnbrautunum.

Stefna yfirvalda borgarinnar í samgöngumálum er að draga úr umferð einkabíla á höfuðborgarsvæðinu til lengri tíma lítið, samanber greinargerðina „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali. Innanríkisráðuneytið hefur lagt á það áherslu að bæta skuli almenningssamgöngur. Borgin vinnur að því að auka veg annarra ferðamáta en einkabílsins. Markmið hafa verið sett í þeim tilgangi að ná þeim. Reykjavíkurborg hefur ásamt Vegagerðinni unnið síðustu ár að því að greiða leið strætó um borgina og fjölga stígum fyrir hjólréiðar.

LSH hefur einnig samþykkt samgöngustefnu sem hefur það að markmiði að draga úr umferð starfsmanna sinna á einkabíl til og frá vinnu. Í deiliskipulaginu er lögð áhersla á allan aðbúnað er varðar almenningssamgöngur og hjólréiðar til að stuðla að aukinni notkun þessara ferðamáta.

- Fjöldi og umfang bygginga, og sú umferð sem svo fjölmennur vinnustaður hefur í för með sér, er langt umfram það sem er eðlilegt innan um íbúðarbyggð. Barnafjölskyldur á svæðinu búa nú þegar við erfiðar aðstæður þar sem börn þurfa að fara yfir fjölfarnar og hættulegar götur til að komast í skóla og tómstundastarf ... og mengun á svæðinu nú þegar of mikil. (Steinunn Gestsdóttir, 4. sept. 2012)

Gera má ráð fyrir að umferð muni aukast eitthvað vegna 1. áfanga en mjög lítið í samanburði við þá umferð sem í dag er á stofnbrautunum. Sem dæmi má nefna að á Miklubraut við Klambartún er áætlað að umferð aukist um 2000 bíla á sólarhring sem er um 5% aukning við opnun 1. áfanga. Talið er að svigrúm sé til aukningar umferðar á stofnleiðum gatnakerfisins en stefnumótun borgarinnar miðar að því að auka hlut annarra ferðamáta en bílsins og þannig vinna gegn aukinni bílaumferð. Til lengri tíma lítið vísast til greinargerðarinnar „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali.

Umferðaröryggi er verkefni sem stöðugt er verið að huga að í borginni.

Stefna yfirvalda borgarinnar í samgöngumálum er að draga úr umferð einkabíla á höfuðborgarsvæðinu til lengri tíma lítið, samanber greinargerðina „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali. Innanríkisráðuneytið hefur lagt á það áherslu að bæta skuli almenningssamgöngur. Borgin vinnur að því að auka veg annarra ferðamáta en einkabílsins. Markmið hafa verið sett í þeim tilgangi að ná þeim. Reykjavíkurborg hefur ásamt Vegagerðinni unnið síðustu ár að því að greiða leið strætó um borgina og fjölga stígum fyrir hjólréiðar.

LSH hefur einnig samþykkt samgöngustefnu sem hefur það að markmiði að draga úr umferð starfsmanna sinna á einkabíl til og frá vinnu. Í deiliskipulaginu er lögð áhersla á allan aðbúnað er varðar almenningssamgöngur og hjólréiðar til að stuðla að aukinni notkun þessara ferðamáta.

- Staðsetning við Hringbraut eykur enn við þá umferðarhnúta sem myndast á samgönguæðum borgarinnar á álagstímum. Umferðarhnútarnir skapa heilsufarsleg vandamál fyrir íbúa og notendur gatnakerfisins. Umferðarhnútarnir teifa og geta hindrað greiða aðkomu sjúkraflutninga að

bráðamóttöku. Ný samgöngustefna fyrir starfsmenn, gesti og sjúklinga NLSH er ekki fullnægjandi mótvægi við aukinn umferðarpunga vegna NLSH. Mengunarstig í íbúðarhverfum í nágrenni NLSH er nú þegar komið langt yfir gildandi heilsufarsviðmið. Gerð er athugasemd við fyrirkomulag aðkomu neyðarflutninga með þylum á þaki mannvirkja. Ónæði það sem starfsmenn, sjúklingar og nágrannar verða fyrir vegna þessa fyrirkomulags er ekki ásættanlegt. Hætta á alvarlegum slysum vegna þessa fyrirkomulags er óásættanleg. (Jón Guðmundsson, 4. sept. 2012)

Gera má ráð fyrir að umferð muni aukast eitthvað vegna 1. áfanga en mjög lítið í samanburði við þá umferð sem í dag er á stofnbrautunum. Sem dæmi má nefna að á Miklubraut við Klambartún er áætlað að umferð aukist um 2000 bíla á sólarhring sem er um 5% aukning við opnun 1. áfanga. Talið er að svigrúm sé til aukningar umferðar á stofnleiðum gatnakerfisins en stefnumótun borgarinnar miðar að því að auka hlut annarra ferðamáta en bílsins og þannig vinna gegn aukinni bílaumferð. Til lengri tíma lítið vísast til greinargerðarinnar „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali.

Vegna þess vaktafyrirkomulags sem er á Landspítalanum kemur stór hluti starfsmanna fyrr til vinnu en mesti álagstíminn er á stofnbrautakerfinu. Síðdegis er umferðarálagstoppurinn dreifðari en að morgni en starfsmenn eru að mestu að fara úr vinnu í upphafi þess álagstoppa í umferð á stofnbrautunum. Sjúklingar og þeir sem sækja þjónustu dreifast yfir daginn auk þeirra sem koma og þjónusta starfseminna á svæðinu. Aðstandendur og gestir koma síðan að mestu frá hádegis og fram eftir degi.

Aukning umferðar vegna tilfærslu starfsemi inn á svæðið mun því ekki öll bætast við á álagstímum þegar umferðin er hve erfiðust á stofnbrautunum.

Gert er ráð fyrir að umferð neyðarbíla að spítalanum verði að mestu frá Miklubraut, Bústaðavegi, Hringbraut og Snorrabraut. Þessar meginleiðir tengjast inn á svæðið um gatnamót Hringbrautar við Barónsstíg og gatnamót Snorrabrautar/Miklubrautar/Bústaðavegar. Inni á svæðinu er ráðgerð akreina sem ætluð er til sérstakra nota fyrir neyðarbíla og almenningssamgöngur. Neyðarbílar geta nýtt sér þær akreinar sem ætlaðar eru fyrir strætó á Miklubraut. Annan forgang, t.d. á ljósum, er hægt að skoða ef þörf krefur.

Stefna yfirvalda borgarinnar í samgöngumálum er að draga úr umferð einkabíla á höfuðborgarsvæðinu til lengri tíma lítið, samanber greinargerðina „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali. Innanríkisráðuneytið hefur lagt á það áherslu að bæta skuli almenningssamgöngur. Borgin vinnur að því að auka veg annarra ferðamáta en einkabílsins. Markmið hafa verið sett í þeim tilgangi að ná þeim. Reykjavíkurborg hefur ásamt Vegagerðinni unnið síðustu ár að því að greiða leið strætó um borgina og fjölga stígum fyrir hjóltreiddar.

LSH hefur sett sér samgöngustefnu sem nálgast má á heimasíðu spítalans. Auk þess má sjá af umfjöllun í umhverfisstefnu LSH að lögð er áhersla á að stuðla að vistvænni ferðamáta starfsmanna. Í samgöngustefnu spítalans eru sett markmið til ársins 2015 en ætla má að þau verði endurskoðuð reglulega. Niðurstöður samgöngukönnunar árið 2011 gefa til kynna töluverðar breytingar á ferðamáta starfsmanna LSH frá könnun árið 2008. Sem dæmi má nefna að þeim hefur fækkað úr 80% í 73% sem koma á einkabíl til vinnu. Þar kemur einnig fram að stór hópur fólks getur hugsað sér annan ferðamáta en einkabílinn. LSH er nú þegar byrjað að bæta aðbúnað fólks sem kemur hjólandi til vinnu með bættum geymslum fyrir hjól og býðst starfsmönnum að kaupa strætókort með afslætti. Verið er að skoða með hvaða öðrum hagrænum hætti er hægt að hvetja starfsmenn til að nota vistvænni ferðamáta en einkabílinn. Með því er gert ráð fyrir að ná enn meiri árangri í að draga úr ferðum starfsmanna með einkabíl til vinnu.

Háskóli Íslands, sem einnig verður á svæðinu, hefur líka sett sér stefnu í samgöngumálum í sjálfbærni- og umhverfisstefnu Háskólans sem nálgast má á vef skólans. Þar er lögð áhersla á að draga úr umferð einkabíla, t.a.m. með því að auka gjalddöðu á bílastæðum og bæta aðstöðu fyrir hjóltreiddar.

Mengun er nú þegar töluverð nálægt stofnleiðum á svæðinu og í dag er hljóðstig yfir kröfum reglugerðar um hávaða nr. 724/2008 á miðbæjarsvæðum og víðar vegna umferðar (óháð stækkun Landspítalans við Hringbraut). Reykjavíkurborg hefur undanfarin ár unnið að aðgerðum vegna umferðarhávaða, m.a. með styrkveitingum vegna betrubóta á hljóðeinangrun í byggingum. Einnig er nú í aðsigi vinna vegna skilgreiningar aðgerðaáætlunar gegn hávaða í samræmi við reglugerð 1000/2005. Ekki má búast við mikilli breytingu á hljóðvíst vegna aukinnar umferðar í nágrenni deiliskipulagssvæðisins en umferð þarf að aukast um 30-40% til að það sé merkjanlegt í auknum hávaða. Loftgæðamál á svæðinu þarf að taka heildstæðar og skoða þá hvort einstaka svæði séu viðkvæmari en önnur. Deiliskipulag þessa svæðis er þar ekki stærri áhrifavaldur en önnur uppbygging í Vatnsmýri, uppbygging í tengslum við umferðarmiðstöðina, háskólasvæðið í heild sinni o.s.frv. Í mars 2009 samþykkti heilbrigðisnefnd Reykjavíkur viðbragðsáætlun um loftgæði skv. reglugerð um loftgæði nr. 787/1999. Viðbragðsáætlunin tekur til skammtímaaðgerða til að koma í veg fyrir að farið sé yfir heilsuverndarmörk hvað varðar loftmengun vegna mismunandi mengunaruppspretna. Samfara gerð viðbragðsáætlunar Reykjavíkur fyrir loftgæði var unnið að loftslags- og loftgæðastefnu Reykjavíkurborgar sem samþykkt var í borgarráði í september 2009 en í henni er fjallað um langtímaaðgerðir. Markmið hennar er m.a. að tryggja borgarbúum heilnæmt andrúmsloft. Fleiri mikilvægar áætlanir hafa verið samþykktar af borgarráði sem varða bætt loftgæði í borginni, s.s. samgönguáætlun Reykjavíkurborgar og græn skref Reykjavíkurborgar í samgöngumálum sem og svokölluð aðgerðaáætlun þeirrar staðardagskrár 21 fyrir Reykjavík sem nú er í gildi (Reykjavík í mótn).

- Ekki verður með réttu fullyrt að samgöngur að gamla Landspítalanum séu krókalausar og greiðar, um Eiríksgötu og fleiri götur, þar er þó talsvert rýmra! (Friðrik Kjarval, 5. sept. 2012)

Aðkoma að deiliskipulagssvæðinu er fyrst og fremst frá stofnleiðum gatnakerfisins. Mjög lítil hluti umferðar kemur að svæði spítalans um Eiríksgötu. Í deiliskipulaginu er staðsetning bílastæða þannig að aðgengi að þeim mun vera greiðast frá stofnleiðunum en ekki í gegnum íbúðarhverfi í nágrenni deiliskipulagssvæðisins.

- Það er auk þess þegar orðin alltof mikil umferð um Hringbrautina og ekki hægt að bæta meiru við, fer þarna um á hverjum degi og ef eitthvað er að veðri þá hægist á um helming. Nú er kominn heill nýr skóli þar sem Háskólinn í Reykjavík er og mikil umferð sem er til og frá honum. Var einu sinni á leiðinni í vetur vestan úr bæ og upp í Ásgarð og það tók um 45 mín. Mér finnst þetta alltof langur tími. (Katrín Þorsteinsdóttir, 4. sept. 2012)

Gera má ráð fyrir að umferð muni aukast eitthvað vegna 1. áfanga en mjög lítið í samanburði við þá umferð sem í dag er á stofnbrautunum. Sem dæmi má nefna að á Miklubraut við Klambartún er áætlað að umferð aukist um 2000 bíla á sólarhring sem er um 5% aukning við opnun 1. áfanga. Talið er að svigrúm sé til aukningar umferðar á stofnleiðum gatnakerfisins en stefnumótun borgarinnar miðar að því að auka hlut annarra ferðamáta en bílsins og þannig vinna gegn aukinni bílaumferð. Til lengri tíma lítið vísast til greinargerðarinnar „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali.

Ekki er hægt að útiloka tilfallandi tafir á álagstímum umferðar. Truflun vegna bilaðs bíls sem lokar fyrir umferð eða árekstur getur sett umferð verulega úr skorðum.

Vegna þess vaktafyrirkomulags sem er á Landspítalanum kemur stór hluti starfsmanna fyrr til vinnu en mesti álagstíminn er á stofnbrautakerfinu. Síðdegis er umferðarálagstoppurinn dreifðari en að morgni en starfsmenn eru að mestu að fara úr vinnu í upphafi þess álagstoppa í umferð á stofnbrautunum. Sjúklingar og þeir sem sækja þjónustu dreifast yfir daginn auk þeirra sem koma og þjónusta starfseminna á svæðinu. Aðstandendur og gestir koma síðan að mestu frá hádegi og fram eftir degi.

Aukning umferðar vegna tilfærslu starfsemi inn á svæðið mun því ekki öll bætask við á álagstímum þegar umferðin er hve erfiðust á stofnbrautunum.

Stefna yfirvalda borgarinnar í samgöngumálum er að draga úr umferð einkabíla á höfuðborgarsvæðinu til lengri tíma lítið, samanber greinargerðina „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali. Innanríkisráðuneytið hefur lagt á það áherslu að bæta skuli almenningssamgöngur. Borgin vinnur að því að auka veg annarra ferðamáta en einkabílsins. Markmið hafa verið sett í þeim tilgangi að ná þeim. Reykjavíkurborg hefur ásamt Vegagerðinni unnið síðustu ár að því að greiða leið strætó um borgina og fjölga stígum fyrir hjóleiðar.

LSH hefur sett sér samgöngustefnu sem nálgast má á heimasíðu spítalans. Auk þess má sjá af umfjöllun í umhverfisstefnu LSH að lögð er áhersla á að stuðla að vistvænni ferðamáta starfsmanna. Í samgöngustefnu spítalans eru sett markmið til ársins 2015 en ætla má að þau verði endurskoðuð reglulega. Niðurstöður samgöngukönnunar árið 2011 gefa til kynna töluverðar breytingar á ferðamáta starfsmanna LSH frá könnun árið 2008. Sem dæmi má nefna að þeim hefur fækkað úr 80% í 73% sem koma á einkabíl til vinnu. Þar kemur einnig fram að stór hópur fólks getur hugsað sér annan ferðamáta en einkabílinn. LSH er nú þegar byrjað að bæta aðbúnað fólks sem kemur hjólandi til vinnu með bættum geymslum fyrir hjól og býðst starfsmönnum að kaupa strætókort með afslætti. Verið er að skoða með hvaða öðrum hagrænum hætti er hægt að hvetja starfsmenn til að nota vistvænni ferðamáta en einkabílinn. Með því er gert ráð fyrir að ná enn meiri árangri í að draga úr ferðum starfsmanna með einkabíl til vinnu.

Háskóli Íslands, sem einnig verður á svæðinu, hefur líka sett sér stefnu í samgöngumálum í sjálfbærni- og umhverfisstefnu Háskólans sem nálgast má á vef skólans. Þar er lögð áhersla á að draga úr umferð einkabíla, t.a.m. með því að auka gjaldtöku á bílastæðum og bæta aðstöðu fyrir hjóleiðar.

- Í framtíðinni er gert ráð fyrir 16 þúsund manna íbúðarbyggð er flugvöllurinn verður færður. Gatnakerfi við sjúkrahúsið á að taka við umferð frá þessari byggð, frá Háskóla Reykjavíkur, Slökkviliði höfuðborgarsvæðisins bs., 112 Neyðarlínunni, Almannavarnanefnd höfuðborgarsvæðisins m.a. sem er til húsa í Skógarhlíð 14. Þarna er einnig íþróttaleikvangur auk umferðar að Háskóla Íslands og umferðar til og frá sjúkrahúsinu auk almennar umferðar til og frá miðbænum. Allri þessari umferð er beint á sama staðinn, miðbæinn ... þessu vil ég mótmæla. (Eyjólfur Einar Bragason, 4. sept. 2012)

Með meiri íbúðarbyggð nærri þessum vinnustöðum sem nefndir eru hér að ofan, aukast líkur þess að fólk geti búið og starfað á sama svæði. Þannig dregur úr þörf fyrir ferðir með einkabíl. Auðveldara verður að ganga og hjóla og styttri tíma tekur að nota almenningssamgöngur.

Stefna yfirvalda borgarinnar í samgöngumálum er að draga úr umferð einkabíla á höfuðborgarsvæðinu til lengri tíma lítið, samanber greinargerðina „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu

skjali. Innanríkisráðuneytið hefur lagt á það áherslu að bæta skuli almenningssamgöngur. Borgin vinnur að því að auka veg annarra ferðamáta en einkabílsins. Markmið hafa verið sett í þeim tilgangi að ná þeim. Reykjavíkurborg hefur ásamt Vegagerðinni unnið síðustu ár að því að greiða leið strætó um borgina og fjölga stígum fyrir hjólréiðar.

LSH hefur sett sér samgöngustefnu sem nálgast má á heimasíðu spítalans. Auk þess má sjá af umfjöllun í umhverfisstefnu LSH að lögð er áhersla á að stuðla að vistvænni ferðamáta starfsmanna. Í samgöngustefnu spítalans eru sett markmið til ársins 2015 en ætla má að þau verði endurskoðuð reglulega. Niðurstöður samgöngukönnunar árið 2011 gefa til kynna töluverðar breytingar á ferðamáta starfsmanna LSH frá könnun árið 2008. Sem dæmi má nefna að þeim hefur fækkað úr 80% í 73% sem koma á einkabíl til vinnu. Þar kemur einnig fram að stór hópur fólks getur hugsað sér annan ferðamáta en einkabílinn. LSH er nú þegar byrjað að bæta aðbúnað fólks sem kemur hjólandi til vinnu með bættum geymslum fyrir hjól og býðst starfsmönnum að kaupa strætókort með afslætti. Verið er að skoða með hvaða öðrum hagrænum hætti er hægt að hvetja starfsmenn til að nota vistvænni ferðamáta en einkabílinn. Með því er gert ráð fyrir að ná enn meiri árangri í að draga úr ferðum starfsmanna með einkabíl til vinnu.

Háskóli Íslands, sem einnig verður á svæðinu, hefur líka sett sér stefnu í samgöngumálum í sjálfbærni- og umhverfisstefnu Háskólans sem nálgast má á vef skólans. Þar er lögð áhersla á að draga úr umferð einkabíla, t.a.m. með því að auka gjaldtöku á bílastæðum og bæta aðstöðu fyrir hjólréiðar.

- Ég er húseigandi og íbúi á Fjölnisvegi 10, 101 Reykjavík. Þá tekur það mig í dag töluverðan tíma að koma mér úr og í vinnu á hverjum degi og ég sé ekki hvernig vegakerfið í kringum þetta sjúkrahús eigi eftir að geta þjónustað þennan nýja vinnustað. Einnig vil ég benda á það að ekki er hægt að leggja herna heima hjá sér vegna þess að starfsfólk og aðrir sem sækja þjónustuna á sjúkrahúsið í dag leggja í öllum nærliggjandi götum og ég sé ekki með nýju sjúkrahúsi að það eigi eitthvað eftir að batna. (Grimur Garðarsson, 4. sept. 2012)

Gera má ráð fyrir að umferð muni aukast eitthvað vegna 1. áfanga en mjög lítið í samanburði við þá umferð sem í dag er á stofnbrautunum. Sem dæmi má nefna að á Miklubraut við Klambartún er áætlað að umferð aukist um 2000 bíla á sólarhring sem er um 5% aukning við opnun 1. áfanga. Talið er að svigrúm sé til aukningar umferðar á stofnleiðum gatnakerfisins en stefnumótun borgarinnar miðar að því að auka hlut annarra ferðamáta en bílsins og þannig vinna gegn aukinni bílaumferð. Til lengri tíma lítið vísast til greinargerðarinnar „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali.

Vegna þess vaktafyrirkomulags sem er á Landspítalanum kemur stór hluti starfsmanna fyrr til vinnu en mesti álagstíminn er á stofnbrautakerfinu. Síðdegis er umferðarálagstoppurinn dreifðari en að morgni en starfsmenn eru að mestu að fara úr vinnu í upphafi þess álagstoppar í umferð á stofnbrautunum. Sjúklingar og þeir sem sækja þjónustu dreifast yfir daginn auk þeirra sem koma og þjónusta starfseminna á svæðinu. Aðstandendur og gestir koma síðan að mestu frá hádegis og fram eftir degi.

Aukning umferðar vegna tilfærslu starfsemi inn á svæðið mun því ekki öll bætast við á álagstímum þegar umferðin er hve erfiðust á stofnbrautunum.

Ekki verður ótakmarkaður fjöldi bílastæða. Með stjórnun á notkun bílastæða er ætlunin að tryggja að fjöldi bílastæða fyrir sjúklinga sem sækja þjónustu á LSH verði alltaf tryggður. Með því er einnig ráðgert að draga úr fjölda starfsmanna og nemenda sem koma á einkabíl á svæðið. Ljóst er að skoða þarf bílastæðamál í nágrenni deiliskipulagssvæðisins samhliða.

Vilji er fyrir því af hendi borgarinnar að tekin verði upp gjaldskylda af öllum bílastæðum á lóð Landspítalans að höfðu samráði við hagsmunaaðila. Samhliða því verði tekin upp gjaldtaka af öllum bílastæðum í aðliggjandi hverfum við Landspítala vestan Snorrabrautar og norðan Hringbrautar á Skólavörðuholti.

Stefna yfirvalda borgarinnar í samgöngumálum er að draga úr umferð einkabíla á höfuðborgarsvæðinu til lengri tíma lítið, samanber greinargerðina „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali. Innanríkisráðuneytið hefur lagt á það áherslu að bæta skuli almenningssamgöngur. Borgin vinnur að því að auka veg annarra ferðamáta en einkabílsins. Markmið hafa verið sett í þeim tilgangi að ná þeim. Reykjavíkurborg hefur ásamt Vegagerðinni unnið síðustu ár að því að greiða leið strætó um borgina og fjölga stígum fyrir hjólréiðar.

- Ég ólst upp í þessu hverfi og þekki því vel til á svæðinu. Áhrif af þessum framkvæmdum eru mikil á alla borgina og á hverfi sem ég bý í. Daglega er nánast ógjörningur að ferðast til og frá heimili mínu vegna umferðarteppu og mengun er mikil á svæðinu. (Ísak Hauksson, 4. sept. 2012)

Stefna yfirvalda borgarinnar í samgöngumálum er að draga úr umferð einkabíla á höfuðborgarsvæðinu til lengri tíma lítið, samanber greinargerðina „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali. Innanríkisráðuneytið hefur lagt á það áherslu að bæta skuli almenningssamgöngur. Borgin vinnur að því að auka veg annarra ferðamáta en einkabílsins. Markmið hafa verið sett í þeim tilgangi að ná þeim. Reykjavíkurborg hefur ásamt Vegagerðinni unnið síðustu ár að því að greiða leið strætó um borgina og fjölga stígum fyrir hjólréiðar.

Gera má ráð fyrir að umferð muni aukast eitthvað vegna 1. áfanga en mjög lítið í samanburði við þá umferð sem í dag er á stofnbrautunum. Sem dæmi má nefna að á Miklubraut við Klambartún er áætlað að umferð aukist um 2000 bíla á sólarhring sem er um 5% aukning við opnun 1. áfanga. Talið er að svigrúm sé til aukningar umferðar á stofnleiðum gatnakerfisins en stefnumótun borgarinnar miðar að því að auka hlut annarra ferðamáta en bílsins og þannig vinna gegn aukinni bílaumferð. Til lengri tíma lítið vísast til greinargerðarinnar „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali.

Vegna þess vaktafyrirkomulags sem er á Landspítalanum kemur stór hluti starfsmanna fyrr til vinnu en mesti álagstíminn er á stofnbrautakerfinu. Síðdegis er umferðarálagstoppurinn dreifðari en að morgni en starfsmenn eru að mestu að fara úr vinnu í upphafi þess álagstoppa í umferð á stofnbrautunum. Sjúklingar og þeir sem sækja þjónustu dreifast yfir daginn auk þeirra sem koma og þjónusta starfseminna á svæðinu. Aðstandendur og gestir koma síðan að mestu frá hádegis og fram eftir degi.

Aukning umferðar vegna tilfærslu starfsemi inn á svæðið mun því ekki öll bætast við á álagstímum þegar umferðin er hve erfiðust á stofnbrautunum.

Vitlaus staðsetning með tilliti til umferðarmannvirkja, tekur of langan tíma að koma sjúklingum í læknihendur á álagstímum. Í skýrslu umhverfis- og samgöngusviðs Reykjavíkurborgar, Landspítali – umferðarmál, 16. desember 2011, er ekkert fjallað um það hversu langan viðbótartíma það muni taka fyrir sjúkrahil á álagstímum að komast úr austurborginni að NLHS í samanburði við að komast að Borgarspítala. Í greinargerð um samgöngur vegna deiliskipulags fyrir nýjan Landspítala við Hringbraut er bara talað um akstur sjúkrahíla frá Snorrabraut og að Barónsstíg. (Tómas Örn Stefánsson og Kristín L. Ragnarsdóttir, 4. sept. 2012) Gert er ráð fyrir að umferð neyðarbíla að spítalanum verði að mestu frá Miklubraut, Bústaðavegi, Hringbraut og Snorrabraut. Þessar meginleiðir tengjast inn á svæðið um gatnamót Hringbrautar við Barónsstíg og gatnamót Snorrabrautar/Miklubrautar/Bústaðavegar. Inni á

svæðinu er ráðgerð akreina sem ætluð er til sérstakra nota fyrir neyðarbíla og almenningssamgöngur. Neyðarbílar geta nýtt sér þær akreinar sem ætlaðar eru fyrir strætó á Miklubraut. Annan forgang, t.d. á ljósum, er hægt að skoða ef þörf krefur.

- Tillagan þrengir gríðarlega að allri byggð umhverfis byggingarsvæðið og hefur í för með sér mikla röskun á umferð og aðgengi að nærliggjandi borgarhlutum. Rýmið er einfaldlega alltof lítið fyrir framkvæmdina. Staðsetningin kallar á miklar umferðarúrbætur, sem munu verða mun dýrari en látið er í veðri vaka. Í rauninni er verið að setja flöskuháls í Vatnsmýrina, til þess að stöðva umferð á milli vestur- og austurborgarinnar. Framkvæmdin mun einungis hamla umferðarflæði og valda gríðarlegum kostnaði í nauðsynlegum umferðarmannvirkjum. (Alfreð Sturla Böðvarsson, 4. sept. 2012)

Vilji er fyrir því af hendi borgarinnar að tekin verði upp gjaldskylda af öllum bílastæðum á lóð Landspítalans að höfðu samráði hagsmunaaðila. Samhliða því verði tekin upp gjaldtaka af öllum bílastæðum í aðliggjandi hverfum við Landspítala vestan Snorrabrautar og norðan Hringbrautar á Skólavörðuholti.

Vegna þess vaktafyrirkomulags sem er á Landspítalanum kemur stór hluti starfsmanna fyrr til vinnu en mesti álagstíminn er á stofnbrautakerfinu. Síðdegis er umferðarálagstoppurinn dreifðari en að morgni en starfsmenn eru að mestu að fara úr vinnu í upphafi þess álagstoppa í umferð á stofnbrautunum. Sjúklingar og þeir sem sækja þjónustu dreifast yfir daginn auk þeirra sem koma og þjónusta starfseminna á svæðinu. Aðstandendur og gestir koma síðan að mestu frá hádegis og fram eftir degi.

Aukning umferðar vegna tilfærslu starfsemi inn á svæðið mun því ekki öll bætast við á álagstímum þegar umferðin er hve erfiðust á stofnbrautunum.

Ekki er ráðgert að auka umfang samgöngumannvirkja fyrir einkabílinn í nálægri framtíð á þessu svæði. Gera þarf breytingar á samgöngumannvirkjum næst deiliskipulagssvæðinu vegna breytinga á gatnakerfi innan svæðisins.

Stefna yfirvalda borgarinnar í samgöngumálum er að draga úr umferð einkabíla á höfuðborgarsvæðinu til lengri tíma lítið, samanber greinargerðina „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali. Innanríkisráðuneytið hefur lagt á það áherslu að bæta skuli almenningssamgöngur. Borgin vinnur að því að auka veg annarra ferðamáta en einkabílsins. Markmið hafa verið sett í þeim tilgangi að ná þeim. Reykjavíkurborg hefur ásamt Vegagerðinni unnið síðustu ár að því að greiða leið strætó um borgina og fjölga stígum fyrir hjólréiðar.

- Umferðarkerfið er fullnýtt og ekki á það bætandi. Ekki er hægt að reikna með að fólk gangi, hjóli eða taki strætó, eins og gert er ráð fyrir í tillögunum. Þótt starfsfólk sé tilbúið til þess og vildi það gjarnan, þá verður reyndin örugglega önnur. Það eru ýmsar ástæður fyrir því, t.d. þörf á því að skutla börnum og ná í, fyrir og eftir vinnu. Veður getur einnig haft þar mikil áhrif. Hvernig var með Háskólann í Reykjavík? Ekki væri gott að lenda í slysi eða hjartastoppi þegar sekúndur skipta máli, á mesta umferðartíma, þ.e. á morgnana eða um eftirmiðdaginn. Hvað um landsbyggðina? Þetta á að vera spítali allra landsmanna. Sjúkrabíll sem kemur utan af landi þarf að fara í gegnum alla umferðina til að komast að spítalanum. Þyrluflugmenn og sjúkraflutningamenn hafa lýst yfir áhyggjum af aðkomunni. -Umferðinni fylgir mikil mengun og hávaði sem getur valdið skaða, sérstaklega sjúklingum. Svífryk mælist nú þegar oft yfir hættumörkum. Sjúklingar ná ekki vegna umferðarhávaða almennilegri hvíld sem er þeim mikilvæg. -Umferðin gæti kallað á kostnaðarsamar

framkvæmdir sem eru ekki með í útreikningum á kostnaði við byggingu spítalans og bætast því við, t.d. Miklubraut í stokk, Öskjuhlíðargöng og jafnvel Holtsgöng sem stendur til að taka út. (Þóra Andrésdóttir, 4. sept. 2012)

Gera má ráð fyrir að umferð muni aukast eitthvað vegna 1. áfanga en mjög lítið í samanburði við þá umferð sem í dag er á stofnbrautunum. Sem dæmi má nefna að á Miklubraut við Klambratún er áætlað að umferð aukist um 2000 bíla á sólarhring sem er um 5% aukning við opnun 1. áfanga. Talið er að svigrúm sé til aukningar umferðar á stofnleiðum gatnakerfisins en stefnumótun borgarinnar miðar að því að auka hlut annarra ferðamáta en bílsins og þannig vinna gegn aukinni bílaumferð. Til lengri tíma lítið vísast til greinargerðarinnar „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali.

Stefna yfirvalda borgarinnar í samgöngumálum er að draga úr umferð einkabíla á höfuðborgarsvæðinu til lengri tíma lítið, samanber greinargerðina „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali. Innanríkisráðuneytið hefur lagt á það áherslu að bæta skuli almenningssamgöngur. Borgin vinnur að því að auka veg annarra ferðamáta en einkabílsins. Markmið hafa verið sett í þeim tilgangi að ná þeim. Reykjavíkurborg hefur ásamt Vegagerðinni unnið síðustu ár að því að greiða leið strætó um borgina og fjölga stígum fyrir hjóleiðar.

Gert er ráð fyrir að umferð neyðarbíla að spítalanum verði að mestu frá Miklubraut, Bústaðavegi, Hringbraut og Snorrabraut. Þessar meginleiðir tengjast inn á svæðið um gatnamót Hringbrautar við Barónsstíg og gatnamót Snorrabrautar/Miklubrautar/Bústaðavegar. Inni á svæðinu er ráðgerð akreina sem ætluð er til sérstakra nota fyrir neyðarbíla og almenningssamgöngur. Neyðarbílar geta nýtt sér þær akreinar sem ætlaðar eru fyrir strætó á Miklubraut. Annan forgang, t.d. á ljósum, er hægt að skoða ef þörf krefur.

Aukning umferðar, eins og hún er metin vegna deiliskipulagsins, hefur ekki áhrif á hávaðamengun nærri stofnbrautum í borginni. Við útreikninga á hávaða við deiliskipulagssvæðið var miðað við hámarksörk á umferð og þannig metið hámarksálag umferðarhávaða við byggingar LSH. Við hönnun bygginganna mun verða tekið tillit til þess.

Mengun er nú þegar töluverð nálægt stofnleiðum á svæðinu og í dag er hljóðstig yfir kröfum reglugerðar um hávaða nr. 724/2008 á miðbæjarsvæðum og víðar vegna umferðar (óháð stækkun Landspítalans við Hringbraut). Reykjavíkurborg hefur undanfarin ár unnið að aðgerðum vegna umferðarhávaða, m.a. með styrkveitingum vegna betrubóta á hljóðeinangrun í byggingum. Einnig er nú í aðsigi vinna vegna skilgreiningar aðgerðaáætlunar gegn hávaða í samræmi við reglugerð 1000/2005. Ekki má búast við mikilli breytingu á hljóðvíst vegna aukinnar umferðar í nágrenni deiliskipulagssvæðisins en umferð þarf að aukast um 30-40% til að það sé merkjanlegt í auknum hávaða. Loftgæðamál á svæðinu þarf að taka heildstæðar og skoða þá hvort einstaka svæði séu viðkvæmari en önnur. Deiliskipulag þessa svæðis er þar ekki stærri áhrifavaldur en önnur uppbygging í Vatnsmýri, uppbygging í tengslum við umferðarmiðstöðina, háskólasvæðið í heild sinni o.s.frv. Í mars 2009 samþykkti heilbrigðisnefnd Reykjavíkur viðbragðsáætlun um loftgæði skv. reglugerð um loftgæði nr. 787/1999. Viðbragðsáætlunin tekur til skammtímaaðgerða til að koma í veg fyrir að farið sé yfir heilsuverndarmörk hvað varðar loftmengun vegna mismunandi mengunaruppsprettna. Samfara gerð viðbragðsáætlunar Reykjavíkur fyrir loftgæði var unnið að loftslags- og loftgæðastefnu Reykjavíkurborgar sem samþykkt var í borgarráði í september 2009 en í henni er fjallað um langtímaaðgerðir. Markmið hennar er m.a. að tryggja borgarbúum heilnæmt andrúmsloft. Fleiri mikilvægar áætlanir hafa verið samþykktar af borgarráði sem varða bætt loftgæði í borginni, s.s. samgönguáætlun Reykjavíkurborgar og græn skref

Reykjavíkurborgar í samgöngumálum sem og svokölluð aðgerðaáætlun þeirrar staðardagskrár 21 fyrir Reykjavík sem nú er í gildi (Reykjavík í mótun).

Umferð, aukning hennar og þörf fyrir meiri umferðarmannvirki þarf alltaf að skoða þegar verið er að skipuleggja uppbyggingu eins og þessa en fyrst og fremst þarf að skoða það í samhengi við heildaruppbyggingaráform á höfuðborgarsvæðinu. Reykjavíkurborg hefur í aðalskipulagi markað stefnu um uppbyggingu og þær umferðarlausnir sem hún kallar á.

- **Aðgengi, bæði fyrir sjúklinga, starfsfólk og skólafólk, sem sækir meðferð, vinnu og nám á svæðið er ekki boðlegt, né nægileg bílastæði fyrir þá sem koma. (Björg Sigurðardóttir, 5. sept. 2012)**

Gera má ráð fyrir að umferð muni aukast eitthvað vegna 1. áfanga en mjög lítið í samanburði við þá umferð sem í dag er á stofnbrautunum. Sem dæmi má nefna að á Miklubraut við Klambratún er áætlað að umferð aukist um 2000 bíla á sólarhring sem er um 5% aukning við opnun 1. áfanga. Talið er að svigrúm sé til aukningar umferðar á stofnleiðum gatnakerfisins en stefnumótun borgarinnar miðar að því að auka hlut annarra ferðamáta en bílsins og þannig vinna gegn aukinni bílaumferð. Til lengri tíma lítið vísast til greinargerðarinnar „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali.

Ekki verður ótakmarkaður fjöldi bílastæða. Með stjórnun á notkun bílastæða er ætlunin að tryggja að fjöldi bílastæða fyrir sjúklinga sem sækja þjónustu á LSH verði alltaf tryggður. Með því er einnig ráðgert að draga úr fjölda starfsmanna og nemenda sem koma á einkabíl á svæðið.

- **Umferðin í kringum allar þessar byggingar á svo litlu svæði á eftir að verða verulegt vandamál. Fólk sem starfar við heilbrigðisþjónustu hefur ekki þann munað að hafa sveigjanlegan vinnutíma. Það verður að vera mætt nákvæmlega á þeirri mínútu sem til er ætlast og umferðartafir eru ekki eitthvað sem hægt er að afsaka. Þar fyrir utan hefur þessi hluti Reykjavíkur verið þekktur sem mengaðasti hluti borgarinnar vegna umferðar. (Ingunn Hjaltadóttir, 5. sept. 2012)**

Gera má ráð fyrir að umferð muni aukast eitthvað vegna 1. áfanga en mjög lítið í samanburði við þá umferð sem í dag er á stofnbrautunum. Sem dæmi má nefna að á Miklubraut við Klambratún er áætlað að umferð aukist um 2000 bíla á sólarhring sem er um 5% aukning við opnun 1. áfanga. Talið er að svigrúm sé til aukningar umferðar á stofnleiðum gatnakerfisins en stefnumótun borgarinnar miðar að því að auka hlut annarra ferðamáta en bílsins og þannig vinna gegn aukinni bílaumferð. Til lengri tíma lítið vísast til greinargerðarinnar „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali.

Vegna þess vaktafyrirkomulags og fasts vinnutíma kemur stór hluti starfsmanna LSH fyrr til vinnu en mesti álagstíminn er á stofnbrautakerfinu. Síðdegis er umferðarálagstoppurinn dreifðari en að morgni en starfsmenn eru að mestu að fara úr vinnu í upphafi þess álagstoppar í umferð á stofnbrautunum.

- **Aukin umferð, mengun vegna hennar og mikil óþægindi fyrir þá íbúa sem á þessu svæði búa. (Sævar Jónatansson og Þórunn Þorgilsdóttir, 6. sept. 2012)**

Gera má ráð fyrir að umferð muni aukast eitthvað vegna 1. áfanga en mjög lítið í samanburði við þá umferð sem í dag er á stofnbrautunum. Sem dæmi má nefna að á Miklubraut við Klambratún er áætlað að umferð aukist um 2000 bíla á sólarhring sem er um 5% aukning við opnun 1. áfanga. Talið er að svigrúm sé til aukningar umferðar á stofnleiðum gatnakerfisins en stefnumótun borgarinnar miðar að því

að auka hlut annarra ferðamáta en bílsins og þannig vinna gegn aukinni bílaumferð. Til lengri tíma litið vísast til greinargerðarinnar „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali.

Mengun er nú þegar töluverð nálægt stofnleiðum á svæðinu og í dag er hljóðstig yfir kröfum reglugerðar um hávaða nr. 724/2008 á miðbæjarsvæðum og víðar vegna umferðar (óháð stækkun Landspítalans við Hringbraut). Reykjavíkurborg hefur undanfarin ár unnið að aðgerðum vegna umferðarhávaða, m.a. með styrkveitingum vegna betrubóta á hljóðeinangrun í byggingum. Einnig er nú í aðsigi vinna vegna skilgreiningar aðgerðaáætlunar gegn hávaða í samræmi við reglugerð 1000/2005. Ekki má búast við mikilli breytingu á hljóðvist vegna aukinnar umferðar í nágrenni deiliskipulagssvæðisins en umferð þarf að aukast um 30-40% til að það sé merkjanlegt í auknum hávaða. Loftgæðin eru hér tekin almennt til umfjöllunar enda einskorðast þau hvorki við Landspítalalóðina né heldur mun sú umferðaraukning sem starfsemi á henni veldur hafa úrslitaáhrif á loftgæði á þessu svæði.

Loftgæðamál á svæðinu þarf að taka heildstæðar og skoða þá hvort einstaka svæði séu viðkvæmari en önnur. Deiliskipulag þessa svæðis er þar ekki stærri áhrifavaldur en önnur uppbygging í Vatnsmýri, uppbygging í tengslum við umferðarmiðstöðina, háskólasvæðið í heild sinni o.s.frv. Í mars 2009 samþykkti heilbrigðisnefnd Reykjavíkur viðbragðsáætlun um loftgæði skv. reglugerð um loftgæði nr. 787/1999. Viðbragðsáætlunin tekur til skammtímaaðgerða til að koma í veg fyrir að farið sé yfir heilsuverndarmörk hvað varðar loftmengun vegna mismunandi mengunaruppsprettna. Samfara gerð viðbragðsáætlunar Reykjavíkur fyrir loftgæði var unnið að loftslags- og loftgæðastefnu Reykjavíkurborgar sem samþykkt var í borgarráði í september 2009 en í henni er fjallað um langtímaaðgerðir. Markmið hennar er m.a. að tryggja borgarbúum heilnæmt andrúmsloft. Fleiri mikilvægar áætlanir hafa verið samþykktar af borgarráði sem varða bætt loftgæði í borginni, s.s. samgönguáætlun Reykjavíkurborgar og græn skref Reykjavíkurborgar í samgöngumálum sem og svokölluð aðgerðaáætlun þeirrar staðardagskrár 21 fyrir Reykjavík sem nú er í gildi (Reykjavík í mótun).

- Það er alltof mikill umferðarþungi í kringum þetta svæði nú þegar. Venjulega allt stopp. (Dómhildur Karlsdóttir, 6. sept. 2012)

Gera má ráð fyrir að umferð muni aukast eitthvað vegna 1. áfanga en mjög lítið í samanburði við þá umferð sem í dag er á stofnbrautunum. Sem dæmi má nefna að á Miklubraut við Klambartún er áætlað að umferð aukist um 2000 bíla á sólarhring sem er um 5% aukning við opnun 1. áfanga. Talið er að svigrúm sé til aukningar umferðar á stofnleiðum gatnakerfisins en stefnumótun borgarinnar miðar að því að auka hlut annarra ferðamáta en bílsins og þannig vinna gegn aukinni bílaumferð. Til lengri tíma litið vísast til greinargerðarinnar „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali.

Stefna yfirvalda borgarinnar í samgöngumálum er að draga úr umferð einkabíla á höfuðborgarsvæðinu til lengri tíma litið, samanber greinargerðina „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali. Innanríkisráðuneytið hefur lagt á það áherslu að bæta skuli almenningssamgöngur. Borgin vinnur að því að auka veg annarra ferðamáta en einkabílsins. Markmið hafa verið sett í þeim tilgangi að ná þeim. Reykjavíkurborg hefur ásamt Vegagerðinni unnið síðustu ár að því að greiða leið strætó um borgina og fjölga stígum fyrir hjóltreiddar.

- Vara við auknum umferðarþunga í þessu hverfi. Á álagstímum í dag eru miklar tafir á Hringbraut úr miðbæ. (Þorgeir Steingrímsson, 6. sept. 2012)

Gera má ráð fyrir að umferð muni aukast eitthvað vegna 1. áfanga en mjög lítið í samanburði við þá umferð sem í dag er á stofnbrautunum. Sem dæmi má nefna að á Miklubraut við Klambartún er áætlað að umferð aukist um 2000 bíla á sólarhring sem er um 5% aukning við opnun 1. áfanga. Talið er að svigrúm sé til aukningar umferðar á stofnleiðum gatnakerfisins en stefnumótun borgarinnar miðar að því að auka hlut annarra ferðamáta en bílsins og þannig vinna gegn aukinni bílaumferð. Til lengri tíma lítið vísast til greinargerðarinnar „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali.

Stefna yfirvalda borgarinnar í samgöngumálum er að draga úr umferð einkabíla á höfuðborgarsvæðinu til lengri tíma lítið, samanber greinargerðina „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali. Innanríkisráðuneytið hefur lagt á það áherslu að bæta skuli almenningssamgöngur. Borgin vinnur að því að auka veg annarra ferðamáta en einkabílsins. Markmið hafa verið sett í þeim tilgangi að ná þeim. Reykjavíkurborg hefur ásamt Vegagerðinni unnið síðustu ár að því að greiða leið strætó um borgina og fjölga stígum fyrir hjólréiðar.

- Áhrif á umhverfi vegna umferðar og mengunar hafa á engan hátt verið metin með raunhæfum hætti. (Róbert Grétar Gunnarsson, 6. sept. 2012)

Mengun er nú þegar töluverð nálægt stofnleiðum á svæðinu og í dag er hljóðstig yfir kröfum reglugerðar um hávaða nr. 724/2008 á miðbæjarsvæðum og víðar vegna umferðar (óháð stækkun Landspítalans við Hringbraut). Reykjavíkurborg hefur undanfarin ár unnið að aðgerðum vegna umferðarhávaða, m.a. með styrkveitingum vegna betrubóta á hljóðeinangrun í byggingum. Einnig er nú í aðsigi vinna vegna skilgreiningar aðgerðaáætlunar gegn hávaða í samræmi við reglugerð 1000/2005. Ekki má búast við mikilli breytingu á hljóðvist vegna aukinnar umferðar í nágrenni deiliskipulagssvæðisins en umferð þarf að aukast um 30-40% til að það sé merkjanlegt í auknum hávaða. Loftgæðin eru hér tekin almennt til umfjöllunar enda einskorðast þau hvorki við Landspítalalóðina né heldur mun sú umferðaraukning sem starfsemi á henni veldur hafa úrslitaáhrif á loftgæði á þessu svæði.

Loftgæðamál á svæðinu þarf að taka heildstæðar og skoða þá hvort einstaka svæði séu viðkvæmari en önnur. Deiliskipulag þessa svæðis er þar ekki stærri áhrifavaldur en önnur uppbygging í Vatnsmýri, uppbygging í tengslum við umferðarmiðstöðina, háskólasvæðið í heild sinni o.s.frv. Í mars 2009 samþykkti heilbrigðisnefnd Reykjavíkur viðbragðsáætlun um loftgæði skv. reglugerð um loftgæði nr. 787/1999. Viðbragðsáætlunin tekur til skammtímaaðgerða til að koma í veg fyrir að farið sé yfir heilsuverndarmörk hvað varðar loftmengun vegna mismunandi mengunaruppsprettna. Samfara gerð viðbragðsáætlunar Reykjavíkur fyrir loftgæði var unnið að loftslags- og loftgæðastefnu Reykjavíkurborgar sem samþykkt var í borgarráði í september 2009 en í henni er fjallað um langtímaaðgerðir. Markmið hennar er m.a. að tryggja borgarbúum heilnæmt andrúmsloft. Fleiri mikilvægar áætlanir hafa verið samþykktar af borgarráði sem varða bætt loftgæði í borginni, s.s. samgönguáætlun Reykjavíkurborgar og græn skref Reykjavíkurborgar í samgöngumálum sem og svokölluð aðgerðaáætlun þeirrar staðardagskrár 21 fyrir Reykjavík sem nú er í gildi (Reykjavík í mótun).

- Við undirrituð mótmælum fyrirhugaðri Landspítalabyggingu vegna byggingarmagns sem ber allt umhverfið ofurliði, stærðar og umferðar bíla. Nú þegar eru umferðartafir, sérstaklega um vaktaskipti, vandræði við að komast í bílastæði vegna rannsókna og annarrar þjónustu og veikt fólk á ekki gott með að komast gangandi eða á reiðhjóli til rannsókna og meðferðar en vegna atvinnu minnar þarf ég oft að koma á spítalann með sjúklinga. (Erna Grétarsdóttir og Gunnar Árni Þorkelsson, 7. sept. 2012)

Gera má ráð fyrir að umferð muni aukast eitthvað vegna 1. áfanga en mjög lítið í samanburði við þá umferð sem í dag er á stofnbrautunum. Sem dæmi má nefna að á Miklubraut við Klambartún er áætlað að umferð aukist um 2000 bíla á sólarhring sem er um 5% aukning við opnun 1. áfanga. Talið er að svigrúm sé til aukningar umferðar á stofnleiðum gatnakerfisins en stefnumótun borgarinnar miðar að því að auka hlut annarra ferðamáta en bílsins og þannig vinna gegn aukinni bílaumferð. Til lengri tíma lítið vísast til greinargerðarinnar „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali.

Þar sem stærstur hluti starfsmanna spítalans vinnur skv. vaktafyrirkomulagi og vaktaskipti eru á sama tíma mun alltaf vera mikill fjöldi starfsmanna sem kemur og fer á sama tíma inn á svæðið. Með stjórnun á notkun bílastæða er ætlunin að tryggja að fjöldi bílastæða fyrir sjúklinga sem sækja þjónustu á LSH verði alltaf tryggður. Með því er einnig ráðgert að draga úr fjölda starfsmanna og nemenda sem munu koma á einkabíl á svæðið.

- Ég held að þessi staðsetning beri ekki aukna umferð. Nóg er um stíflur og mengun nú þegar. (Ólafía Hrönn Jónsdóttir, 15. sept. 2012)

Gera má ráð fyrir að umferð muni aukast eitthvað vegna 1. áfanga en mjög lítið í samanburði við þá umferð sem í dag er á stofnbrautunum. Sem dæmi má nefna að á Miklubraut við Klambartún er áætlað að umferð aukist um 2000 bíla á sólarhring sem er um 5% aukning við opnun 1. áfanga. Talið er að svigrúm sé til aukningar umferðar á stofnleiðum gatnakerfisins en stefnumótun borgarinnar miðar að því að auka hlut annarra ferðamáta en bílsins og þannig vinna gegn aukinni bílaumferð. Til lengri tíma lítið vísast til greinargerðarinnar „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali.

Mengun er nú þegar töluverð nálægt stofnleiðum á svæðinu og í dag er hljóðstig yfir kröfum reglugerðar um hávaða nr. 724/2008 á miðbæjarsvæðum og víðar vegna umferðar (óháð stækkun Landspítalans við Hringbraut). Reykjavíkurborg hefur undanfarin ár unnið að aðgerðum vegna umferðarhávaða, m.a. með styrkveitingum vegna betrubóta á hljóðeinangrun í byggingum. Einnig er nú í aðsigi vinna vegna skilgreiningar aðgerðaáætlunar gegn hávaða í samræmi við reglugerð 1000/2005. Ekki má búast við mikilli breytingu á hljóðvist vegna aukinnar umferðar í nágrenni deiliskipulagssvæðisins en umferð þarf að aukast um 30-40% til að það sé merkjanlegt í auknum hávaða. Loftgæðin eru hér tekin almennt til umfjöllunar enda einskorðast þau hvorki við Landspítalalóðina né heldur mun sú umferðaraukning sem starfsemi á henni veldur hafa úrslitaáhrif á loftgæði á þessu svæði.

Loftgæðamál á svæðinu þarf að taka heildstæðar og skoða þá hvort einstaka svæði séu viðkvæmari en önnur. Deiliskipulag þessa svæðis er þar ekki stærri áhrifavaldur en önnur uppbygging í Vatnsmýri, uppbygging í tengslum við umferðarmiðstöðina, háskólasvæðið í heild sinni o.s.frv. Í mars 2009 samþykkti heilbrigðisnefnd Reykjavíkur viðbragðsáætlun um loftgæði skv. reglugerð um loftgæði nr. 787/1999. Viðbragðsáætlunin tekur til skammtímaaðgerða til að koma í veg fyrir að farið sé yfir heilsuverndarmörk hvað varðar loftmengun vegna mismunandi mengunaruppsprettna. Samfara gerð viðbragðsáætlunar Reykjavíkur fyrir loftgæði var unnið að loftslags- og loftgæðastefnu Reykjavíkurborgar sem samþykkt var í borgarráði í september 2009 en í henni er fjallað um langtímaaðgerðir. Markmið hennar er m.a. að tryggja borgarbúum heilnæmt andrúmsloft. Fleiri mikilvægar áætlanir hafa verið samþykktar af borgarráði sem varða bætt loftgæði í borginni, s.s. samgönguáætlun Reykjavíkurborgar og græn skref Reykjavíkurborgar í samgöngumálum sem og svokölluð aðgerðaáætlun þeirrar staðardagskrár 21 fyrir Reykjavík sem nú er í gildi (Reykjavík í mótun).

- Við trúum ekki á þær áætlanir sem hafa komið fram um lausn á aðkomu og umferð við þennan reit. Við vísum einnig til fundar sem við vorum á í Ráðhúsi Reykjavíkur í vetur sem leið, þar sem forstöðumaður verkefnisins sagði að hans hlutverk væri eingöngu að koma þessum byggingum fyrir á reitnum; umferð og aðkoma væri ekki á hans borði. Þetta er í hnotskurn lýsing á framkvæmdum hjá sveitarfélögum á Reykjavíkursvæðinu, fyrst byggt og umferðarvandamál leyst síðar. (Guðrún Árnadóttir og Ólafur H. Ólafsson, 15. sept. 2012)

Gera má ráð fyrir að umferð muni aukast eitthvað vegna 1. áfanga en mjög lítið í samanburði við þá umferð sem í dag er á stofnbrautunum. Sem dæmi má nefna að á Miklubraut við Klambartún er áætlað að umferð aukist um 2000 bíla á sólarhring sem er um 5% aukning við opnun 1. áfanga. Talið er að svigrúm sé til aukningar umferðar á stofnleiðum gatnakerfisins en stefnumótun borgarinnar miðar að því að auka hlut annarra ferðamáta en bílsins og þannig vinna gegn aukinni bílaumferð. Til lengri tíma lítið vísast til greinargerðarinnar „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali.

Vegna þess vaktafyrirkomulags sem er á Landspítalanum kemur stór hluti starfsmanna fyrr til vinnu en mesti álagstíminn er á stofnbrautakerfinu. Síðdegis er umferðarálagstoppurinn dreifðari en að morgni en starfsmenn eru að mestu að fara úr vinnu í upphafi þess álagstoppar í umferð á stofnbrautunum. Sjúklingar og þeir sem sækja þjónustu dreifast yfir daginn auk þeirra sem koma og þjónusta starfseminna á svæðinu. Aðstandendur og gestir koma síðan að mestu frá hádegis og fram eftir degi.

Aukning umferðar vegna tilfærslu starfsemi inn á svæðið mun því ekki öll bætast við á álagstímum þegar umferðin er hve erfiðust á stofnbrautunum.

Umferð á stofnbrautum þarf alltaf að skoða í stærra samhengi og horfa til annarrar uppbyggingar. Er það m.a. gert í aðalskipulagi sveitarfélaga.

Stefna yfirvalda borgarinnar í samgöngumálum er að draga úr umferð einkabíla á höfuðborgarsvæðinu til lengri tíma lítið, samanber greinargerðina „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali. Innanríkisráðuneytið hefur lagt á það áherslu að bæta skuli almenningssamgöngur. Borgin vinnur að því að auka veg annarra ferðamáta en einkabílsins. Markmið hafa verið sett í þeim tilgangi að ná þeim. Reykjavíkurborg hefur ásamt Vegagerðinni unnið síðustu ár að því að greiða leið strætó um borgina og fjölga stígum fyrir hjóleiðar.

- Ég er þeirrar skoðunar að sú mikla fjölgun og stækkun bygginga sem þar er gert ráð fyrir muni leiða til meiri umferðarvanda en áður hefur þekkst í borginni. (Þorsteinn Sæmundsson, 15. sept. 2012)

Gera má ráð fyrir að umferð muni aukast eitthvað vegna 1. áfanga en mjög lítið í samanburði við þá umferð sem í dag er á stofnbrautunum. Sem dæmi má nefna að á Miklubraut við Klambartún er áætlað að umferð aukist um 2000 bíla á sólarhring sem er um 5% aukning við opnun 1. áfanga. Talið er að svigrúm sé til aukningar umferðar á stofnleiðum gatnakerfisins en stefnumótun borgarinnar miðar að því að auka hlut annarra ferðamáta en bílsins og þannig vinna gegn aukinni bílaumferð. Til lengri tíma lítið vísast til greinargerðarinnar „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali.

Vegna þess vaktafyrirkomulags sem er á Landspítalanum kemur stór hluti starfsmanna fyrr til vinnu en mesti álagstíminn er á stofnbrautakerfinu. Síðdegis er umferðarálagstoppurinn dreifðari en að morgni en starfsmenn eru að mestu að fara úr vinnu í upphafi þess álagstoppar í umferð á stofnbrautunum.

Sjúklingar og þeir sem sækja þjónustu dreifast yfir daginn auk þeirra sem koma og þjónusta starfsemina á svæðinu. Aðstandendur og gestir koma síðan að mestu frá hádegis og fram eftir degi.

Aukning umferðar vegna tilfærslu starfsemi inn á svæðið mun því ekki öll bætast við á álagstímum þegar umferðin er hve erfiðust á stofnbrautunum.

Stefna yfirvalda borgarinnar í samgöngumálum er að draga úr umferð einkabíla á höfuðborgarsvæðinu til lengri tíma lítið, samanber greinargerðina „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali. Innanríkisráðuneytið hefur lagt á það áherslu að bæta skuli almenningssamgöngur. Borgin vinnur að því að auka veg annarra ferðamáta en einkabílsins. Markmið hafa verið sett í þeim tilgangi að ná þeim. Reykjavíkurborg hefur ásamt Vegagerðinni unnið síðustu ár að því að greiða leið strætó um borgina og fjölga stígum fyrir hjóleiðar.

- Ég leggst eindregið gegn því að byggður verði nýr Landspítali í Vatnsmýrinni. Mest vegna þess að ég trúi því að umferð muni þá aukast til muna á Skólavörðuholtinu og öðrum nálægum hverfum og þrengja að þeirri góðu byggð sem þar er. (Kristín B. Óladóttir, 18. sept. 2012)

Gera má ráð fyrir að umferð muni aukast. Mest þó á stofnbrautunum þar sem að aðkomur að deiliskipulagssvæðinu eru aðgengilegar beint af stofnbrautunum. Ekki er hægt að útiloka að umferð aukist eitthvað í nálægum hverfum. Staðsetning bílastæða innan deiliskipulagssvæðisins er þó þannig að þau eru hvað flest næst tengingum við stofnbrautirnar sem gerir þau aðgengilegri þaðan.

- Sem íbúi í Norðurmýrinni í Reykjavík hef ég miklar áhyggjur af aukinni umferð sem fylgja mun nýjum Landspítala og umhverfisáhrifum af völdum þess. (Olga Dís Sævarsdóttir, 19. sept. 2012)

Gera má ráð fyrir að umferð muni aukast eitthvað vegna 1. áfanga en mjög lítið í samanburði við þá umferð sem í dag er á stofnbrautunum. Sem dæmi má nefna að á Miklubraut við Klambartún er áætlað að umferð aukist um 2000 bíla á sólarhring sem er um 5% aukning við opnun 1. áfanga. Talið er að svigrúm sé til aukningar umferðar á stofnleiðum gatnakerfisins en stefnumótun borgarinnar miðar að því að auka hlut annarra ferðamáta en bílsins og þannig vinna gegn aukinni bílaumferð. Til lengri tíma lítið vísast til greinargerðarinnar „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali.

Mengun er nú þegar töluverð nálægt stofnleiðum á svæðinu og í dag er hljóðstig yfir kröfum reglugerðar um hávaða nr. 724/2008 á miðbæjarsvæðum og víðar vegna umferðar (óháð stækkun Landspítalans við Hringbraut). Reykjavíkurborg hefur undanfarin ár unnið að aðgerðum vegna umferðarhávaða, m.a. með styrkveitingum vegna betrubóta á hljóðeinangrun í byggingum. Einnig er nú í aðsigi vinna vegna skilgreiningar aðgerðaáætlunar gegn hávaða í samræmi við reglugerð 1000/2005. Ekki má búast við mikilli breytingu á hljóðvist vegna aukinnar umferðar í nágrenni deiliskipulagssvæðisins en umferð þarf að aukast um 30-40% til að það sé merkjanlegt í auknum hávaða. Loftgæðin eru hér tekin almennt til umfjöllunar enda einskorðast þau hvorki við Landspítalalóðina né heldur mun sú umferðaraukning sem starfsemi á henni veldur hafa úrslitaáhrif á loftgæði á þessu svæði.

Loftgæðamál á svæðinu þarf að taka heildstæðar og skoða þá hvort einstaka svæði séu viðkvæmari en önnur. Deiliskipulag þessa svæðis er þar ekki stærri áhrifavaldur en önnur uppbygging í Vatnsmýri, uppbygging í tengslum við umferðarmiðstöðina, háskolasvæðið í heild sinni o.s.frv. Í mars 2009 samþykkti heilbrigðisnefnd Reykjavíkur viðbragðsáætlun um loftgæði skv. reglugerð um loftgæði nr. 787/1999. Viðbragðsáætlunin tekur til skammtímaaðgerða til að koma í veg fyrir að farið sé yfir heilsuverndarmörk hvað varðar loftmengun vegna mismunandi mengunaruppspretna. Samfara gerð

viðbragðsáætlunar Reykjavíkur fyrir loftgæði var unnið að loftslags- og loftgæðastefnu Reykjavíkurborgar sem samþykkt var í borgarráði í september 2009 en í henni er fjallað um langtímaáðgerðir. Markmið hennar er m.a. að tryggja borgarbúum heilnæmt andrúmsloft. Fleiri mikilvægar áætlanir hafa verið samþykktar af borgarráði sem varða bætt loftgæði í borginni, s.s. samgönguáætlun Reykjavíkurborgar og græn skref Reykjavíkurborgar í samgöngumálum sem og svokölluð aðgerðaáætlun þeirrar staðardagskrár 21 fyrir Reykjavík sem nú er í gildi (Reykjavík í mótun).

Stefna yfirvalda borgarinnar í samgöngumálum er að draga úr umferð einkabíla á höfuðborgarsvæðinu til lengri tíma lítið, samanber greinargerðina „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali. Innanríkisráðuneytið hefur lagt á það áherslu að bæta skuli almenningssamgöngur. Borgin vinnur að því að auka veg annarra ferðamáta en einkabílsins. Markmið hafa verið sett í þeim tilgangi að ná þeim. Reykjavíkurborg hefur ásamt Vegagerðinni unnið síðustu ár að því að greiða leið strætó um borgina og fjölga stígum fyrir hjólréiðar.

- Umferðin er nú þegar gífurleg á þessu svæði og ekki bætir þetta úr skák. Mengun. (Jóhannes Vilhjálmsson, 19. sept. 2012)

Gera má ráð fyrir að umferð muni aukast eitthvað vegna 1. áfanga en mjög lítið í samanburði við þá umferð sem í dag er á stofnbrautunum. Sem dæmi má nefna að á Miklubraut við Klambartún er áætlað að umferð aukist um 2000 bíla á sólarhring sem er um 5% aukning við opnun 1. áfanga. Talið er að svigrúm sé til aukningar umferðar á stofnleiðum gatnakerfisins en stefnumótun borgarinnar miðar að því að auka hlut annarra ferðamáta en bílsins og þannig vinna gegn aukinni bílaumferð. Til lengri tíma lítið vísast til greinargerðarinnar „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali.

Mengun er nú þegar töluverð nálægt stofnleiðum á svæðinu og í dag er hljóðstig yfir kröfum reglugerðar um hávaða nr. 724/2008 á miðbæjarsvæðum og víðar vegna umferðar (óháð stækkun Landspítalans við Hringbraut). Reykjavíkurborg hefur undanfarin ár unnið að aðgerðum vegna umferðarhávaða, m.a. með styrkveitingum vegna betrubóta á hljóðeinangrun í byggingum. Einnig er nú í aðsigi vinna vegna skilgreiningar aðgerðaáætlunar gegn hávaða í samræmi við reglugerð 1000/2005. Ekki má búast við mikilli breytingu á hljóðvist vegna aukinnar umferðar í nágrenni deiliskipulagssvæðisins en umferð þarf að aukast um 30-40% til að það sé merkjanlegt í auknum hávaða. Loftgæðin eru hér tekin almennt til umfjöllunar enda einskorðast þau hvorki við Landspítalalóðina né heldur mun sú umferðaraukning sem starfsemi á henni veldur hafa úrslitaáhrif á loftgæði á þessu svæði.

Loftgæðamál á svæðinu þarf að taka heildstæðar og skoða þá hvort einstaka svæði séu viðkvæmari en önnur. Deiliskipulag þessa svæðis er þar ekki stærri áhrifavaldur en önnur uppbygging í Vatnsmýri, uppbygging í tengslum við umferðarmiðstöðina, háskólasvæðið í heild sinni o.s.frv. Í mars 2009 samþykkti heilbrigðisnefnd Reykjavíkur viðbragðsáætlun um loftgæði skv. reglugerð um loftgæði nr. 787/1999. Viðbragðsáætlunin tekur til skammtímaáðgerða til að koma í veg fyrir að farið sé yfir heilsuverndarmörk hvað varðar loftmengun vegna mismunandi mengunaruppsprettna. Samfara gerð viðbragðsáætlunar Reykjavíkur fyrir loftgæði var unnið að loftslags- og loftgæðastefnu Reykjavíkurborgar sem samþykkt var í borgarráði í september 2009 en í henni er fjallað um langtímaáðgerðir. Markmið hennar er m.a. að tryggja borgarbúum heilnæmt andrúmsloft. Fleiri mikilvægar áætlanir hafa verið samþykktar af borgarráði sem varða bætt loftgæði í borginni, s.s.

Samgönguáætlun Reykjavíkurborgar og græn skref Reykjavíkurborgar í samgöngumálum sem og svokölluð aðgerðaáætlun þeirrar staðardagskrár 21 fyrir Reykjavík sem nú er í gildi (Reykjavík í mótun).

Stefna yfirvalda borgarinnar í samgöngumálum er að draga úr umferð einkabíla á höfuðborgarsvæðinu til lengri tíma lítið, samanber greinargerðina „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali. Innanríkisráðuneytið hefur lagt á það áherslu að bæta skuli almenningssamgöngur. Borgin vinnur að því að auka veg annarra ferðamáta en einkabílsins. Markmið hafa verið sett í þeim tilgangi að ná þeim. Reykjavíkurborg hefur ásamt Vegagerðinni unnið síðustu ár að því að greiða leið strætó um borgina og fjölga stígum fyrir hjóleiðar.

- Ég tek einnig undir áhyggjur manna af umferðarmálum í tengslum við þessi stækkunaráform. Hvernig á að koma fyrir þessum mannvirkjum sem tryggja eiga aðgengi manna að nýjum vinnustað? Einnig myndi þetta þýða aukna umferð og mengun fyrir íbúa miðborgar. (Snorri Gunnarsson, 19. sept. 2012)

Gera má ráð fyrir að umferð muni aukast eitthvað vegna 1. áfanga en mjög lítið í samanburði við þá umferð sem í dag er á stofnbrautunum. Sem dæmi má nefna að á Miklubraut við Klambartún er áætlað að umferð aukist um 2000 bíla á sólarhring sem er um 5% aukning við opnun 1. áfanga. Talið er að svigrúm sé til aukningar umferðar á stofnleiðum gatnakerfisins en stefnumótun borgarinnar miðar að því að auka hlut annarra ferðamáta en bílsins og þannig vinna gegn aukinni bílaumferð. Til lengri tíma lítið vísast til greinargerðarinnar „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali.

Ekki er ráðgert að auka umfang samgöngumannvirkja fyrir einkabílinn í nálægri framtíð á þessu svæði. Gera þarf breytingar á samgöngumannvirkjum næst deiliskipulagssvæðinu vegna breytinga á gatnakerfi innan svæðisins.

Mengun er nú þegar töluverð nálægt stofnleiðum á svæðinu og í dag er hljóðstig yfir kröfum reglugerðar um hávaða nr. 724/2008 á miðbæjarsvæðum og víðar vegna umferðar (óháð stækkun Landspítalans við Hringbraut). Reykjavíkurborg hefur undanfarin ár unnið að aðgerðum vegna umferðarhávaða, m.a. með styrkveitingum vegna betrubóta á hljóðeinangrun í byggingum. Einnig er nú í aðsigi vinna vegna skilgreiningar aðgerðaáætlunar gegn hávaða í samræmi við reglugerð 1000/2005. Ekki má búast við mikilli breytingu á hljóðvist vegna aukinnar umferðar í nágrenni deiliskipulagssvæðisins en umferð þarf að aukast um 30-40% til að það sé merkjanlegt í auknum hávaða. Loftgæðin eru hér tekin almennt til umfjöllunar enda einskorðast þau hvorki við Landspítalalóðina né heldur mun sú umferðaraukning sem starfsemi á henni veldur hafa úrslitaáhrif á loftgæði á þessu svæði.

Loftgæðamál á svæðinu þarf að taka heildstæðar og skoða þá hvort einstaka svæði séu viðkvæmari en önnur. Deiliskipulag þessa svæðis er þar ekki stærri áhrifavaldur en önnur uppbygging í Vatnsmýri, uppbygging í tengslum við umferðarmiðstöðina, háskolasvæðið í heild sinni o.s.frv. Í mars 2009 samþykkti heilbrigðisnefnd Reykjavíkur viðbragðsáætlun um loftgæði skv. reglugerð um loftgæði nr. 787/1999. Viðbragðsáætlunin tekur til skammtímaaðgerða til að koma í veg fyrir að farið sé yfir heilsuverndarmörk hvað varðar loftmengun vegna mismunandi mengunaruppsprettna. Samfara gerð viðbragðsáætlunar Reykjavíkur fyrir loftgæði var unnið að loftslags- og loftgæðastefnu Reykjavíkurborgar sem samþykkt var í borgarráði í september 2009 en í henni er fjallað um langtímaaðgerðir. Markmið hennar er m.a. að tryggja borgarbúum heilnæmt andrúmsloft. Fleiri mikilvægar áætlanir hafa verið samþykktar af borgarráði sem varða bætt loftgæði í borginni, s.s. samgönguáætlun Reykjavíkurborgar og græn skref Reykjavíkurborgar í samgöngumálum sem og svokölluð aðgerðaáætlun þeirrar staðardagskrár 21 fyrir Reykjavík sem nú er í gildi (Reykjavík í mótun).

Stefna yfirvalda borgarinnar í samgöngumálum er að draga úr umferð einkabíla á höfuðborgarsvæðinu til lengri tíma lítið, samanber greinargerðina „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali. Innanríkisráðuneytið hefur lagt á það áherslu að bæta skuli almenningssamgöngur. Borgin vinnur að því að auka veg annarra ferðamáta en einkabílsins. Markmið hafa verið sett í þeim tilgangi að ná þeim. Reykjavíkurborg hefur ásamt Vegagerðinni unnið síðustu ár að því að greiða leið strætó um borgina og fjölga stígum fyrir hjólréiðar.

- Allsstaðar úti í heimi er verið að færa þurftafrekar stofnanir út fyrir miðbæi, burt frá mannlífi sem þær eyðileggja og burt frá umferðarflæði til og frá öðrum vinnustöðum. En á Íslandi er verið að stækka vinnustað nánast allra heilbrigðisstarfsmanna landsins og setja upp við hliðina á þeim næststærstu, þ.e. háskólum (með þúsundum nemenda/starfsmanna) og miðbæjarins með hundruðum fyrirtækja. Og ekki gleyma þeim sem koma í heimsókn og þjónusta spítalann. Hefur einhver reiknað umferðardæmið til enda? Þá þarf að bæta og breikka allar stofnbrautir, auka bílastæðafraðboð, etc., en það „fattast“ kannski ekki fyrir en eftir að spítalinn er byggður og allt er pikkfast í flautandi bílum sem hvergi er hægt að leggja. (Jón Ármann Steinsson, 19. sept. 2012)

Gera má ráð fyrir að umferð muni aukast eitthvað vegna 1. áfanga en mjög lítið í samanburði við þá umferð sem í dag er á stofnbrautunum. Sem dæmi má nefna að á Miklubraut við Klambartún er áætlað að umferð aukist um 2000 bíla á sólarhring sem er um 5% aukning við opnun 1. áfanga. Talið er að svigrúm sé til aukningar umferðar á stofnleiðum gatnakerfisins en stefnumótun borgarinnar miðar að því að auka hlut annarra ferðamáta en bílsins og þannig vinna gegn aukinni bílaumferð. Til lengri tíma lítið visast til greinargerðarinnar „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali.

Við skoðun á umferðarmálum í tengslum við flutning starfsemi á deiliskipulagssvæðið var horft til fjölda starfsmanna, fjölda sjúklinga og þeirra sem sækja þangað þjónustu. Einnig þjónustu aðila auk gesta.

Vegna þess vaktafyrirkomulags sem er á Landspítalanum kemur stór hluti starfsmanna fyrir til vinnu en mesti álagstíminn er á stofnbrautakerfinu. Síðdegis er umferðarálagstoppurinn dreifðari en að morgni en starfsmenn eru að mestu að fara úr vinnu í upphafi þess álagstoppa í umferð á stofnbrautunum.

Sjúklingar og þeir sem sækja þjónustu dreifast yfir daginn auk þeirra sem koma og þjónusta starfsemina á svæðinu. Aðstandendur og gestir koma síðan að mestu frá hádegi og fram eftir degi.

Aukning umferðar vegna tilfærslu starfsemi inn á svæðið mun því ekki öll bætast við á álagstímum þegar umferðin er hve erfiðust á stofnbrautunum.

Vegna þess vaktafyrirkomulags sem er á Landspítalanum kemur stór hluti starfsmanna fyrir til vinnu en mesti álagstíminn er á stofnbrautakerfinu. Síðdegis er umferðarálagstoppurinn dreifðari en að morgni en starfsmenn eru að mestu að fara úr vinnu í upphafi þess álagstoppa í umferð á stofnbrautunum.

Sjúklingar og þeir sem sækja þjónustu dreifast yfir daginn auk þeirra sem koma og þjónusta starfsemina á svæðinu. Aðstandendur og gestir koma síðan að mestu frá hádegi og fram eftir degi.

Aukning umferðar vegna tilfærslu starfsemi inn á svæðið mun því ekki öll bætast við á álagstímum þegar umferðin er hve erfiðust á stofnbrautunum.

Ekki verður ótakmarkaður fjöldi bílastæða. Með stjórnun á notkun bílastæða er ætlunin að tryggja að fjöldi bílastæða fyrir sjúklinga sem sækja þjónustu á LSH verði alltaf tryggður. Með því er einnig ráðgert að draga úr fjölda starfsmanna og nemenda sem koma á einkabíl á svæðið.

Ekki er ráðgert að auka umfang samgöngumannvirkja fyrir einkabílinn í nálægri framtíð á þessu svæði. Gera þarf breytingar á samgöngumannvirkjum næst deiliskipulagssvæðinu vegna breytinga á gatnakerfi innan svæðisins.

Stefna yfirvalda borgarinnar í samgöngumálum er að draga úr umferð einkabíla á höfuðborgarsvæðinu til lengri tíma lítið, samanber greinargerðina „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali. Innanríkisráðuneytið hefur lagt á það áherslu að bæta skuli almenningssamgöngur. Borgin vinnur að því að auka veg annarra ferðamáta en einkabílsins. Markmið hafa verið sett í þeim tilgangi að ná þeim. Reykjavíkurborg hefur ásamt Vegagerðinni unnið síðustu ár að því að greiða leið strætó um borgina og fjölga stígum fyrir hjólréiðar.

- **Álag á stofnbrautir í nágrenni Landspítala árdegis og síðdegis er nú þegar orðið mikið og mun stefna í hörmulegt ástand, verði að þeirri gríðarlegu umferð sem leiðir af svo umfangsmikilli starfsemi sem fylgir sjúkrahúsi af þessari stærðargráðu. (Gísli Gestsson, 19. sept. 2012)**

Gera má ráð fyrir að umferð muni aukast eitthvað vegna 1. áfanga en mjög lítið í samanburði við þá umferð sem í dag er á stofnbrautunum. Sem dæmi má nefna að á Miklubraut við Klambartún er áætlað að umferð aukist um 2000 bíla á sólarhring sem er um 5% aukning við opnun 1. áfanga. Talið er að svigrúm sé til aukningar umferðar á stofnleiðum gatnakerfisins en stefnumótun borgarinnar miðar að því að auka hlut annarra ferðamáta en bílsins og þannig vinna gegn aukinni bílaumferð. Til lengri tíma lítið vísast til greinargerðarinnar „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali.

Vegna þess vaktafyrirkomulags sem er á Landspítalanum kemur stór hluti starfsmanna fyrr til vinnu en mesti álagstíminn er á stofnbrautakerfinu. Síðdegis er umferðarálagstoppurinn dreifðari en að morgni en starfsmenn eru að mestu að fara úr vinnu í upphafi þess álagstoppa í umferð á stofnbrautunum. Sjúklingar og þeir sem sækja þjónustu dreifast yfir daginn auk þeirra sem koma og þjónusta starfseminna á svæðinu. Aðstandendur og gestir koma síðan að mestu frá hádegis og fram eftir degi.

Aukning umferðar vegna tilfærslu starfsemi inn á svæðið mun því ekki öll bætast við á álagstímum þegar umferðin er hve erfiðust á stofnbrautunum.

Stefna yfirvalda borgarinnar í samgöngumálum er að draga úr umferð einkabíla á höfuðborgarsvæðinu til lengri tíma lítið, samanber greinargerðina „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali. Innanríkisráðuneytið hefur lagt á það áherslu að bæta skuli almenningssamgöngur. Borgin vinnur að því að auka veg annarra ferðamáta en einkabílsins. Markmið hafa verið sett í þeim tilgangi að ná þeim. Reykjavíkurborg hefur ásamt Vegagerðinni unnið síðustu ár að því að greiða leið strætó um borgina og fjölga stígum fyrir hjólréiðar.

- **Umferðin er erfið á þessu svæði nú þegar og á eftir að versna er ég ansi hræddur um og ekkert hefur enn sannfært mig um að svo verði ekki. (Barði Ólafsson, 19. sept. 2012)**

Gera má ráð fyrir að umferð muni aukast eitthvað vegna 1. áfanga en mjög lítið í samanburði við þá umferð sem í dag er á stofnbrautunum. Sem dæmi má nefna að á Miklubraut við Klambartún er áætlað að umferð aukist um 2000 bíla á sólarhring sem er um 5% aukning við opnun 1. áfanga. Talið er að svigrúm sé til aukningar umferðar á stofnleiðum gatnakerfisins en stefnumótun borgarinnar miðar að því

að auka hlut annarra ferðamáta en bílsins og þannig vinna gegn aukinni bílaumferð. Til lengri tíma lítið vísast til greinargerðarinnar „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali.

Vegna þess vaktafyrirkomulags sem er á Landspítalanum kemur stór hluti starfsmanna fyrir til vinnu en mesti álagstíminn er á stofnbrautakerfinu. Síðdegis er umferðarálagstoppurinn dreifðari en að morgni en starfsmenn eru að mestu að fara úr vinnu í upphafi þess álagstoppar í umferð á stofnbrautunum.

Sjúklingar og þeir sem sækja þjónustu dreifast yfir daginn auk þeirra sem koma og þjónusta starfseminna á svæðinu. Aðstandendur og gestir koma síðan að mestu frá hádegi og fram eftir degi.

Aukning umferðar vegna tilfærslu starfsemi inn á svæðið mun því ekki öll bætast við á álagstímum þegar umferðin er hve erfiðust á stofnbrautunum.

Stefna yfirvalda borgarinnar í samgöngumálum er að draga úr umferð einkabíla á höfuðborgarsvæðinu til lengri tíma lítið, samanber greinargerðina „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali. Innanríkisráðuneytið hefur lagt á það áherslu að bæta skuli almenningssamgöngur. Borgin vinnur að því að auka veg annarra ferðamáta en einkabílsins. Markmið hafa verið sett í þeim tilgangi að ná þeim. Reykjavíkurborg hefur ásamt Vegagerðinni unnið síðustu ár að því að greiða leið strætó um borgina og fjölga stígum fyrir hjóleiðar.

- Nú þegar gengur umferð á þessu svæði mjög hægt á álagstímum þrátt fyrir töluverðar breytingar á umferðarmannvirkjum á þessu sama svæði. (Hrannar Ásgrímsson, 19. sept. 2012)

Gera má ráð fyrir að umferð muni aukast eitthvað vegna 1. áfanga en mjög lítið í samanburði við þá umferð sem í dag er á stofnbrautunum. Sem dæmi má nefna að á Miklubraut við Klambartún er áætlað að umferð aukist um 2000 bíla á sólarhring sem er um 5% aukning við opnun 1. áfanga. Talið er að svigrúm sé til aukningar umferðar á stofnleiðum gatnakerfisins en stefnumótun borgarinnar miðar að því að auka hlut annarra ferðamáta en bílsins og þannig vinna gegn aukinni bílaumferð. Til lengri tíma lítið vísast til greinargerðarinnar „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali.

Vegna þess vaktafyrirkomulags sem er á Landspítalanum kemur stór hluti starfsmanna fyrir til vinnu en mesti álagstíminn er á stofnbrautakerfinu. Síðdegis er umferðarálagstoppurinn dreifðari en að morgni en starfsmenn eru að mestu að fara úr vinnu í upphafi þess álagstoppar í umferð á stofnbrautunum.

Sjúklingar og þeir sem sækja þjónustu dreifast yfir daginn auk þeirra sem koma og þjónusta starfseminna á svæðinu. Aðstandendur og gestir koma síðan að mestu frá hádegi og fram eftir degi.

Aukning umferðar vegna tilfærslu starfsemi inn á svæðið mun því ekki öll bætast við á álagstímum þegar umferðin er hve erfiðust á stofnbrautunum.

Stefna yfirvalda borgarinnar í samgöngumálum er að draga úr umferð einkabíla á höfuðborgarsvæðinu til lengri tíma lítið, samanber greinargerðina „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali. Innanríkisráðuneytið hefur lagt á það áherslu að bæta skuli almenningssamgöngur. Borgin vinnur að því að auka veg annarra ferðamáta en einkabílsins. Markmið hafa verið sett í þeim tilgangi að ná þeim. Reykjavíkurborg hefur ásamt Vegagerðinni unnið síðustu ár að því að greiða leið strætó um borgina og fjölga stígum fyrir hjóleiðar.

- Þar sem ég er íbúi í næsta nágrenni þessarar fyrirhuguðu framkvæmdar vil ég koma á framfæri miklum efasemdum um hana og mótmælum vegna ótta við enn meiri og hraðari umferð um þá götu

sem ég bý við, Sóleyjargötuna. Einnig er ljóst að svona mikil aukning á notendum gatnakerfisins í nágrenninu hefur afar letjandi áhrif á áhuga á svæðinu til búsetu og því getur þetta haft veruleg áhrif á verðmæti eignar okkar hjóna. (Bjarni Kjartansson, 19. sept. 2012)

Gera má ráð fyrir að umferð muni aukast eitthvað vegna 1. áfanga en mjög lítið í samanburði við þá umferð sem í dag er á stofnbrautunum. Sem dæmi má nefna að á Miklubraut við Klambratún er áætlað að umferð aukist um 2000 bíla á sólarhring sem er um 5% aukning við opnun 1. áfanga. Talið er að svigrúm sé til aukningar umferðar á stofnleiðum gatnakerfisins en stefnumótun borgarinnar miðar að því að auka hlut annarra ferðamáta en bílsins og þannig vinna gegn aukinni bílaumferð. Til lengri tíma lítið vísast til greinargerðarinnar „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali.

Vegna þess vaktafyrirkomulags sem er á Landspítalanum kemur stór hluti starfsmanna fyrr til vinnu en mesti álagstíminn er á stofnbrautakerfinu. Síðdegis er umferðarálagstoppurinn dreifðari en að morgni en starfsmenn eru að mestu að fara úr vinnu í upphafi þess álagstoppar í umferð á stofnbrautunum.

Sjúklingar og þeir sem sækja þjónustu dreifast yfir daginn auk þeirra sem koma og þjónusta starfsemina á svæðinu. Aðstandendur og gestir koma síðan að mestu frá hádegi og fram eftir degi.

Aukning umferðar vegna tilfærslu starfsemi inn á svæðið mun því ekki öll bæstast við á álagstímum þegar umferðin er hve erfiðust á stofnbrautunum.

Stefna yfirvalda borgarinnar í samgöngumálum er að draga úr umferð einkabíla á höfuðborgarsvæðinu til lengri tíma lítið, samanber greinargerðina „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali. Innanríkisráðuneytið hefur lagt á það áherslu að bæta skuli almenningssamgöngur. Borgin vinnur að því að auka veg annarra ferðamáta en einkabílsins. Markmið hafa verið sett í þeim tilgangi að ná þeim. Reykjavíkurborg hefur ásamt Vegagerðinni unnið síðustu ár að því að greiða leið strætó um borgina og fjölga stígum fyrir hjólréiðar.

- Telja mætti til galla að umferðarþungi miðborgarinnar kemur til með að aukast til muna á álagstímum. Þá er ekki gert ráð fyrir þessum aukna umferðarþunga sem nú þegar er mjög mikill á ákveðnum tímum dags. (William Kristjánsson, 19. sept. 2012)

Gera má ráð fyrir að umferð muni aukast eitthvað vegna 1. áfanga en mjög lítið í samanburði við þá umferð sem í dag er á stofnbrautunum. Sem dæmi má nefna að á Miklubraut við Klambratún er áætlað að umferð aukist um 2000 bíla á sólarhring sem er um 5% aukning við opnun 1. áfanga. Talið er að svigrúm sé til aukningar umferðar á stofnleiðum gatnakerfisins en stefnumótun borgarinnar miðar að því að auka hlut annarra ferðamáta en bílsins og þannig vinna gegn aukinni bílaumferð. Til lengri tíma lítið vísast til greinargerðarinnar „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali.

Vegna þess vaktafyrirkomulags sem er á Landspítalanum kemur stór hluti starfsmanna fyrr til vinnu en mesti álagstíminn er á stofnbrautakerfinu. Síðdegis er umferðarálagstoppurinn dreifðari en að morgni en starfsmenn eru að mestu að fara úr vinnu í upphafi þess álagstoppar í umferð á stofnbrautunum.

Sjúklingar og þeir sem sækja þjónustu dreifast yfir daginn auk þeirra sem koma og þjónusta starfsemina á svæðinu. Aðstandendur og gestir koma síðan að mestu frá hádegi og fram eftir degi.

Aukning umferðar vegna tilfærslu starfsemi inn á svæðið mun því ekki öll bæstast við á álagstímum þegar umferðin er hve erfiðust á stofnbrautunum.

Stefna yfirvalda borgarinnar í samgöngumálum er að draga úr umferð einkabíla á höfuðborgarsvæðinu til lengri tíma lítið, samanber greinargerðina „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali. Innanríkisráðuneytið hefur lagt á það áherslu að bæta skuli almenningssamgöngur. Borgin vinnur að því að auka veg annarra ferðamáta en einkabílsins. Markmið hafa verið sett í þeim tilgangi að ná þeim. Reykjavíkurborg hefur ásamt Vegagerðinni unnið síðustu ár að því að greiða leið strætó um borgina og fjölga stígum fyrir hjólréiðar.

- Ófyrirséður kostnaður vegna bygginga, umferðarmannvirkja og skipulags. Of margar og of stórar byggingar í gróinni íbúðarbyggð. Væri nær að fjölga íbúðum á þessu svæði. Aukin umferð. Erfið aðkoma sjúkrahíla að spítalanum vegna umferðarpunga. (Guðríður Sigurbjörnsdóttir, 20. sept. 2012)

Gera má ráð fyrir að umferð muni aukast eitthvað vegna 1. áfanga en mjög lítið í samanburði við þá umferð sem í dag er á stofnbrautunum. Sem dæmi má nefna að á Miklubraut við Klambartún er áætlað að umferð aukist um 2000 bíla á sólarhring sem er um 5% aukning við opnun 1. áfanga. Talið er að svigrúm sé til aukningar umferðar á stofnleiðum gatnakerfisins en stefnumótun borgarinnar miðar að því að auka hlut annarra ferðamáta en bílsins og þannig vinna gegn aukinni bílaumferð. Til lengri tíma lítið vísast til greinargerðarinnar „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali.

Ekki er ráðgert að auka umfang samgöngumannvirkja fyrir einkabílinn í nálægri framtíð á þessu svæði. Gera þarf breytingar á samgöngumannvirkjum næst deiliskipulagssvæðinu vegna breytinga á gatnakerfi innan svæðisins.

Í vinnu við endurskoðun aðalskiplags Reykjavíkur er stefnt að því að auka framboð íbúðarhúsnæðis á miðsvæði og vestursvæði borgarinnar.

Stefna yfirvalda borgarinnar í samgöngumálum er að draga úr umferð einkabíla á höfuðborgarsvæðinu til lengri tíma lítið, samanber greinargerðina „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali. Innanríkisráðuneytið hefur lagt á það áherslu að bæta skuli almenningssamgöngur. Borgin vinnur að því að auka veg annarra ferðamáta en einkabílsins. Markmið hafa verið sett í þeim tilgangi að ná þeim. Reykjavíkurborg hefur ásamt Vegagerðinni unnið síðustu ár að því að greiða leið strætó um borgina og fjölga stígum fyrir hjólréiðar.

Vegna þess vaktafyrirkomulags sem er á Landspítalanum kemur stór hluti starfsmanna fyrr til vinnu en mesti álagstíminn er á stofnbrautakerfinu. Síðdegis er umferðarálagstoppurinn dreifðari en að morgni en starfsmenn eru að mestu að fara úr vinnu í upphafi þess álagstoppa í umferð á stofnbrautunum.

Sjúklingar og þeir sem sækja þjónustu dreifast yfir daginn auk þeirra sem koma og þjónusta starfseminna á svæðinu. Aðstandendur og gestir koma síðan að mestu frá hádegis og fram eftir degi.

Aukning umferðar vegna tilfærslu starfsemi inn á svæðið mun því ekki öll bætast við á álagstímum þegar umferðin er hve erfiðust á stofnbrautunum.

Gert er ráð fyrir að umferð neyðarbíla að spítalanum verði að mestu frá Miklubraut, Bústaðavegi, Hringbraut og Snorrabraut. Þessar meginleiðir tengjast inn á svæðið um gatnamót Hringbrautar við Barónsstíg og gatnamót Snorrabrautar/Miklubrautar/Bústaðavegar. Inni á svæðinu er ráðgerð akreina sem ætluð er til sérstakra nota fyrir neyðarbíla og almenningssamgöngur. Neyðarbílar geta nýtt sér þær akreinar sem ætlaðar eru fyrir strætó á Miklubraut. Annan forgang, t.d. á ljósum, er hægt að skoða ef þörf krefur.



Reykjavíkurborg
Umhverfis- og skipulagssvið

- Hvaða áhrif hefur staðsetning samgöngumiðstöðvar við Hringbraut á stofnbrautakerfi borgarinnar? (Guðrún Bryndís Karlsdóttir, 4. sept.2012)
- Hvaða aðferðum er beitt til að leggja mat á áhrif staðsetningar samgöngumiðstöðvar og LSH við Hringbraut? (Guðrún Bryndís Karlsdóttir, 4. sept.2012)

Tilkoma samgöngumiðstöðvar nærri deiliskipulagssvæðinu styrkir þjónustu almenningsvagna við svæðið. Ekki er gert sérstakt mat fyrirfram á þeim áhrifum.

- Hvaða umferðarlíkön liggja að baki þegar ákvörðun um deiliskipulag við Hringbraut er tekið? (Guðrún Bryndís Karlsdóttir, 4. sept.2012)
- Hvaða umferðarrannsóknir hafa verið gerðar sem sýna fram á að besta staðsetning NLSH er við Hringbraut? (Guðrún Bryndís Karlsdóttir, 4. sept.2012)
- Hvaða umferðarrannsóknir um staðsetningu spítalans hafa verið gerðar til samanburðar við Hringbraut? (Guðrún Bryndís Karlsdóttir, 4. sept.2012)
- Hvaða fordæmi eru fyrir því að skipulagsyfirlönd staðsetji mikinn fjölda umferðarfrekra mannvirkja í mikilli nálægð hvert við annað? (Guðrún Bryndís Karlsdóttir, 4. sept.2012)
- Hefur verið lagt mat á það hversu mikið ferðaleiðir allra íbúa styttest/lengjast ef spítali er staðsettur nær þyngdarmiðu búsetu og stuðla þannig að vistvænni borg/þéttingu byggðar? (Guðrún Bryndís Karlsdóttir, 4. sept.2012)
- Með uppbyggingu nýrrar þungamiðu í miðri borg mætti auðvelda borgarbúum verulega að komast til og frá vinnu. Umferðarvandinn sem myndast við Hringbraut verður hvorki leystur með hjólréiðum né jarðgöngum. Með byggingu nýs sjúkrahúss á Höfðanum má spara alla jarðgangalagningu í Reykjavík. Þjóðin á ekki peninga fyrir jarðgangahugmyndum Reykjavíkurborgar en hvergi í umræðunni kemur fram hvernig á að fjármagna öll umferðarmannvirkni; Öskjuhlíðargöng, Sundagöng, göng undir Kópavoginn og Miklubrautina í stökk og svo er það óskiljanlega: af hverju eiga allir að þvælast í og úr vinnu í gegnum öll þessi jarðgöng þegar besta byggingarlandið bíður nánast ónotað austar í borginni? Það þarf að taka Sundabraut og samgöngumiðstöð inn í dæmið, aðkomuleiðir nærliggjandi byggðakjarna, tengingu við Reykjavíkurflugvöll og svigrúm fyrir sjúkrahús. Sjúkrahús á Höfðanum, Sundabraut og samgöngumiðstöð gætu gjörbreytt borginni til betri vegar. Uppbygging austar í borginni hefur ekki verið skoðuð af borgaryfirlöndum eða gerðir umferðarútreikningar. Samanber að allar samkeppnir síðasta áratug í skipulagi snúa að vesturbænum ásamt jarðgangalausnum. Stenst staðsetning við Hringbraut umhverfismat ef annar staður gæti sparað borgarbúum umtalsverðan tíma og eldsneyti? Árin fyrir hrun var umferðin á Hringbraut langt yfir þolmörkum, það fundum við illilega sem unnum niðri í bæ. Bráðveikum sjúklingum innan borgarmarka er mismunað verulega vegna vegalengdar á neyðarmóttöku. Hringbrautin er afleitur staður fyrir þá sem koma inn í borgina eftir Vesturlandsvegi og Suðurlandsvegi, jafnvel Keflavíkurvegur er ekki í góðri tengingu við Hringbraut og ég bendi á að það koma ekki allir bráðveikir með sjúkrahús eða þyrlu. (Sturla Snorrason, 4. sept. 2012)
- Algerlega galin hugmynd að byggja þetta allt saman á þessum stað í borginni þar sem nú þegar er kvartað yfir miklum umferðarþunga, þrengslum og mengun vegna umferðar á svæðinu. Einnig kemur þessi uppbygging til með að ganga þvert á þann draum manna að með byggð í

Vatnsmýrinni megi þurrka út umferðarvandamál í miðborginni, þar sem svona mikil uppbygging eykur einungis umferð og því verða kjörnir fulltrúar okkar að gera sér grein fyrir þrátt fyrir það mat þeirra að með því t.d. að gjaldskylda þá sem sækja á einkabílum í framahaldsskólana þarna í grenndinni, þá dugir það einfaldlega ekki til. (Stefán Sveinsson, 7. sept. 2012)

Með aukinni uppbyggingu íbúðarbyggðar í Vatnsmýri/miðsvæði borgarinnar aukast möguleikar þeirra sem starfa á umræddu deiliskipulagssvæði til að búa í viðunandi göngu- og hjólaferi sem drægi úr þörf á ferðum á einkabíl.

Hjá Reykjavíkurborg er stöðugt unnið að skoðun á áhrifum uppbyggingar í borginni. Þegar frekari uppbygging hefur átt sér stað, bæði á Landspítalasvæðinu en ekki síður á öðrum svæðum í grennd við hann, þarf að mæta aukinni eftirspurn í ferðum fólks. Hvað gatnakerfið áhrærir gerir aðalskipulag m.a. ráð fyrir Öskjuhlíðargöngum. Í skipulagi er lögð áhersla á blandaða byggð þannig að jafnvægi sé í dreifingu svæða sem ætlað er til atvinnu og íbúðarbyggðar. Með þannig nálgun geta ferðir fólks sem verða til vegna spítalans eða annarrar starfsemi orðið styttri. Markmið er einnig að umferð leggist sem minnst á leiðir í gatnakerfinu sem þegar eru mikið ásettar, eins og t.d. Miklabraut. Stuttar vegalengdir á milli vinnustaðar og heimilis ýta undir að fólk velji sér annan ferðamáta en bílinn, eins og að ganga eða hjóla. Fyrir lengri ferðir er mikilvægt að bæta forgang strætó svo fólk velji þann ferðamáta í meira mæli. Til að ýta enn frekar undir að fólk velji sér annan ferðamáta en einkabílinn er mikilvægt að sem víðast við vinnustaði sé tekið gjald fyrir bílastæði þannig að fólk upplifi ekki að bílastæði séu ókeypis, sem þau eru ekki.

- Umferð að þessum eina stað verður alltof mikil og samþjöppuð. Engin rök hniga að því að spítali megi ekki vera á fleiri en einum stað en sé ákveðið að velja einn og sama staðinn ætti að hafa í huga hver þungamiðja höfuðborgarsvæðisins alls er (ef tekið er vegið meðaltal af íbúafjölda), sem og hvert þessi þungamiðja er að færast. Rétt er að upplýsa um þetta en miðað við útreikninga á vegum framkvæmdasviðs Reykjavíkurborgar er hún í sunnanverðum Fossvogi og er að færast til austurs (sjá http://www.reykjavik.is/desktopdefault.aspx/tabid-3546/5704_view-1143/). Af þessum sökum má fullyrða að með vaxandi byggð mun umferðarpungi aukast með þessari staðsetningu (þar sem þungamiðjan og vinnustaðurinn fjarlægjast). Einnig má benda á búsetu á Suðurnesjum sem og á Suðurlandi og á allri landsbyggð en komi sjúklingar akandi má færa rök fyrir því að staðsetningin ætti að vera enn austar. (Þrándur Sigurjón Ólafsson, 10. sept. 2012)
- Hins vegar tel ég svæðið við Hringbraut þegar of nýtt og umferðarpungi þar hættulega mikill á álagstímum. Ef alvarlegt slys yrði í austurhluta borgarinnar kæmust sjúkrahílar hvorki að slysstað né að spítalanum nema með miklum erfiðismunum. (Guðrún Erla Leifsdóttir, 12. sept. 2012)
- Mótmæli hér með fyrirhugaðri byggingu þessa stóra sjúkrahúss við Hringbrautina. Tel víst að hún verði til mikilla óþæginda fyrir okkur Hlíðabúa vegna aukinnar umferðar o.fl. atriða sem fylgja svo stórra framkvæmd. (Júlía Leví G. Björnsdóttir, 15. sept. 2012)
- Það liggur í augum uppi að umferð að Landspítalanum mun aukast gríðarlega. Nú þegar eru í nálægð við spítalann tveir háskólar og umferð um Hringbraut og Bústaðaveg mjög mikil á álagstímum. Út frá því væri mun hentugra að framtíðarstaðsetning sjúkrahússins væri annarsstaðar. (Gauti Kjartan Gíslason, 16. sept. 2012)

Gera má ráð fyrir að umferð muni aukast eitthvað vegna 1. áfanga en mjög lítið í samanburði við þá umferð sem í dag er á stofnbrautunum. Sem dæmi má nefna að á Miklubraut við Klambartún er áætlað

að umferð aukist um 2000 bíla á sólarhring sem er um 5% aukning við opnun 1. áfanga. Talið er að svigrúm sé til aukningar umferðar á stofnleiðum gatnakerfisins en stefnumótun borgarinnar miðar að því að auka hlut annarra ferðamáta en bílsins og þannig vinna gegn aukinni bílaumferð. Til lengri tíma litið vísast til greinargerðarinnar „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali.

Vegna þess vaktafyrirkomulags sem er á Landspítalanum kemur stór hluti starfsmanna fyrir til vinnu en mesti álagstíminn er á stofnbrautakerfinu. Síðdegis er umferðarálagstoppurinn dreifðari en að morgni en starfsmenn eru að mestu að fara úr vinnu í upphafi þess álagstoppa í umferð á stofnbrautum.

Sjúklingar og þeir sem sækja þjónustu dreifast yfir daginn auk þeirra sem koma og þjónusta starfseminna á svæðinu. Aðstandendur og gestir koma síðan að mestu frá hádegis og fram eftir degi.

Aukning umferðar vegna tilfærslu starfsemi inn á svæðið mun því ekki öll bætast við á álagstímum þegar umferðin er hve erfiðust á stofnbrautum.

- Umferð að og frá spítalanum verður alltof mikil miðað við það gatnakerfi sem fyrir er og fyrirhugað er. Ég get ekki séð að röksemdir um að umferð minnki við það að flugvöllurinn fari og byggt verði í Vatnsmýrinni haldi vatni. Það vill svo til að flest heimili eru með tvær fyrirvinnur og ekki víst að báðar vinni á spítalanum. Að stefna enn meiri umferð en nú er vestur að Hringbraut myndi þjappa saman umferðarmengun í borginni og gera enn erfiðara að uppfylla skilyrði ESB um loftmengun, bæði hvað varðar svifryk og losun mengandi lofttegunda. Á borgina mun falla mjög mikill kostnaður vegna spítalabyggingarinnar, bæði hvað varðar framkvæmdir vegna skipulags, samgangna, lagna til og frá byggingunni, o.fl., og sá kostnaður fellur á íbúa, þ. á m. undirritaða. (Kristín Aðalsteinsdóttir, 18. sept. 2012)
- Staðsetning spítalans var góð á sínum tíma þegar hafist var handa við byggingu hans 1928 en höfuðborgin hefur stækkað gríðarlega á síðustu árum og mun halda áfram að gera það, ég tel það glæfraverk að staðsetja þetta mikilvæga stofnun á stað þar sem umferðarþungi er þegar orðinn að stóru vandamáli. (Óli Jón Sigurðsson, 19. sept. 2012)
- Aðalástæðan er sú að ég tel staðarval á nýjum spítala algalið varðandi umferð. Mín fjölskylda hefur þurft að sækja í bráðaveikindum á spítalann við Hringbraut og umferðin er nógu þung þó ekki verði bætt við mannvirkjum. Mínútur skipta máli og Miklubrautin annar ekki þeim umferðarþunga sem þar er í dag, hvað þá eftir byggingu þessa stóra spítala. (Ragnheiður K. Karlsdóttir, 19. sept. 2012)
- Ég vil að spítalanum sé fundinn annar staður, nær landfræðilegri miðju höfuðborgarsvæðisins alls og að tryggðar verði góðar tengingar með almenningssamgöngum. Tenging við flugvöll sem er á leiðinni burt er ekki nógu fast viðmið til að réttlæta svona framkvæmd á svæði sem er nú þegar sprungið. Umferðarmannvirki á Miklubraut/Hringbraut sem þarf líkast til að stækka vegna umferðarþunga eru ekki rétta leiðin fyrir borgarumhverfið. (Kristinn Leifsson, 19. sept. 2012)
- Staðsetningin er hrikalega vanhugsuð þar sem umferð í Vesturbæinn mun bókstaflega stíflast þar sem HÍ er á svæðinu líka með tilheyrandi umferð. Þarna yrði alger glundroði og umferðarteppa. (Bergljót Brand, 19. sept. 2012)
- Svæðið þolir ekki núverandi umferð. (Guðrún Birna Finnsdóttir, 19. sept. 2012)

- Í stuttu máli tel ég staðsetningu spítalans slæma vegna þess að þær umferðaræðar sem nú þegar eru til staðar anna að mínu mati ekki þeirri umferð sem starfsemin mun draga að sér. Þó svo að sumir haldi því fram að það sé hægt að bæta það upp með bættum almenningssamgöngum og aðgengi fyrir hjólandi og gangandi umferð. Ég held að þessi lausn sé skammsýn því þó að nú sé verið að leggja áherslu á að þetta byggð og byggja meira vestan Kringlumýrabrautar mun byggð á endanum þurfa að byggjast upp í austur- og suðurhluta höfuðborgarsvæðisins. (Andrea Kristinsdóttir)
- Staðsetning spítalans mun stórauка umferð um Hringbraut/Miklubraut og Bústaðaveg og skerða umhverfisgæði í nágrenni þessara gatna. Þannig er gengið verulega á hlut íbúa sem búa í nánd við þessar götur. Ég tel áform til að sporna við þessu, þ.e. það að leggja Miklubraut í stokk og grafa göng undir Öskjuhlíð, vera óraunhæf vegna þess hve kostnaðarsamar slíkar ráðstafanir yrðu. Jafnvel þó af þeim yrði er ljóst að þess er langt að bíða og því mun umhverfi gatnanna bera keim af stórauðinni umferð í mörg ár áður en nokkur bót verður ráðin á. (Vigfús Björnsson, 19. sept. 2012)
- Ég geri athugasemdir við staðsetningu þessa stóra mannvirkis. Nær lagi væri að spítalanum yrði fundinn annar staður, nær landfræðilegri miðju höfuðborgarsvæðisins alls og að tryggðar yrðu góðar tengingar með almenningssamgöngum. Tenging við flugvöll sem er á leiðinni burt er ekki nógu fast viðmið til að réttlæta svona framkvæmd á svæði sem er nú þegar sprungið. Umferðarmannvirki á Miklubraut/Hringbraut sem þarf líkast til að stækka vegna umferðarþunga eru ekki rétta leiðin fyrir borgarumhverfið. (Tinna Finnbogadóttir, 19. sept. 2012)
- Ég er á móti staðsetningu hans og fyndist nær lagi að færa hann með tilliti til umferðarþunga og kostnaðar sem mun fylgja í kjölfarið varðandi hann. (Ósk Laufey Óttarsdóttir, 19. sept. 2012)
- Staðsetning framtíðaruppbyggingar stærsta sjúkrahúss landsins úti á þröngu nesi fjarri þungamiðju íbúðarbyggðar Reykjavíkur og nágrannasveitarfélaga er óheppileg með tilliti til umferðarmála, sjúkraflugs og rýmis fyrir byggingar. (Tryggvi Hjörvar, 19. sept. 2012)
- Nær væri að reisa nýjan spítala við eina af aðalumferðargötum höfuðborgarsvæðisins, sbr. Vífilsstaði og Reykjanesbraut eða höfðahverfið við Ártúnsbrekku. Annað sem mælir með því að reisa nýjan spítala við Vífilsstaði (eða á því svæði) er nálægð við Keflavíkurflugvöll en framtíð Reykjavíkurflugvallar er eins og þið best þekkið óráðin. (Arnar Sigurjónsson, 19. sept. 2012)
- Það er mikil skammsýni að byggja svo stóra einingu á jafn litlu túni og við Hringbrautina þegar betra byggingarsvæði er til staðar við Fossvog (gott svæði fyrir þyrluflug einnig) og svo nálægðin við náttúruna sem hægt er að nota í endurhæfingarskyni handa sjúklingum sem ekkert hefur verið hugsað til til þessa. Þar er einnig styttra í allar áttir m.t.t. sjúkraflutninga sem miklu máli skiptir í neyðartilvikum. Eins og er er umferð þung við Hringbrautina og hún liggur ekki miðlægt fyrir meirihluta stór-Reykjavíkursvæðisins. (Sólbjörg G. Sólversdóttir, 19. sept. 2012)
- Hins vegar tel ég staðsetninguna hérna við miðbæinn algjörlega út í hött. Ennfremur tel ég að verði þessi bygging að veruleika muni það hafa mikil neikvæð áhrif á þá íbúa sem búa í og við miðbæinn. Þessari auknu starfsemi fylgir gríðarleg umferð og mér finnst nú nóg um fyrir. (Páll Guðmundsson, 19. sept. 2012)
- Framtíðarstaðsetning Reykjavíkurflugvallar er óviss, en ég vil benda á lausn Dagfinns Stefánssonar sem hann skrifaði um í sunnudagsblaði Morgunblaðsins þann 26. ágúst sl. Þar bendir hann á kosti



Þess að byggja bæði nýjan flugvöll og spítala á Álfanesi. Ég vil benda á að með þessari lausn er hægt að halda tiltölulega stuttri vegalengd frá háskólum og miðbæ Reykjavíkur. Það er hægt með því að byggja brýr. Annars vegar frá Reykjavík yfir í Kársnes, þar er fyrirhugað að byggja göngubrú. Síðan má byggja aðra brú frá Kársnesi yfir á Álfanes. Reykjavíkurmegin væri hægt að nýta núverandi flugbraut sem akveg frá miðbænum yfir að brúnni yfir í Kársnes. Skipuleggja mætti svæðið á Álfanesi á þann hátt að vegalengd milli flugvallar allra landsmanna og Landspítala myndi styttest frá því sem hún er í dag. Vegalengdir frá Reykjavík og Mosfellsbæ myndu aukast um að hámarki 3,5 km, hins vegar myndu vegalengdir frá öðrum sveitarfélögum á höfuðborgarsvæðinu styttest verulega. (Reynir Valdimarsson, 19. sept. 2012)

- Í þéttri og smágerðri byggð eru bestu skilyrði fyrir gangandi umferð. Það að stutt sé á milli húsa, byggingarnar smáar og fjölbreyttar, að það sé skjól og að það sé starfsemi í húsunum sem flestir eiga erindi við er forsenda þess að fólk fari um gangandi. Í þéttri og smágerðri byggð er að sama skapi óæskilegt að mikil bílaumferð sé vegna plássleysis, mengunar og öryggis. Ef þörf er á byggingum í borginni sem eru stærri um sig en hin litlu einnar til fjögurra hæða hús verður að finna þeim stað annars staðar en innan Hringbrautar-Snorrabrautar. (Helga Þórhallsdóttir, 19. sept. 2012)
- Staðsetningin skapar of mikið byggingarmagn á þessum stað, umferð verður í hnút og fyrirhuguð dreifing bygginga skapar óhagræði. (Gunnar Sveinbjörnsson, 19. sept. 2012)
- Hávaðamengun yfir leyfilegum mörkum. Ætlunin að byggja verslunarmiðstöð og hótél sem mun að auki hafa áhrif á umferð og hávaða í hverfinu. Nóg af verslunum, veitingahúsum og hótélum nú þegar í hverfinu. (Þórður Eggert Viðarsson, 20. sept. 2012)
- Persónulega finnst mér að nýr Landspítali ætti að vera staðsettur annarsstaðar á höfuðborgarsvæðinu, helst í nánasta nágrenni við Vesturlandsveg eða jafnvel Suðurlandsveg. Kostir þess væru að samgöngur væru góðar frá landsbyggðinni og alls staðar af höfuðborgarsvæðinu og vegakerfi myndi betur þola álagið. (Sigurður Arnars- og Unuson, 20. sept. 2012)
- Ég undirritaður mótmæli hér með staðsetningu Landspítalans við Hringbraut! Ég starfa sem læknir á Landspítalanum og tel það arfavitlaust að byggja sjúkrahús á þessum stað sem er samgöngulega fráleitur eins og er og á án efa eftir að versna enn. Heimskulegast af öllu er þó samgönguáætlun spítalans þar sem að þetta leysist allt með því að allir fari að hjóla í vinnuna. Að sjálfsögðu á að byggja sjúkrahús þar sem pláss er fyrir það og nálægt íbúamiðju alls höfuðborgarsvæðisins og nálægt nothæfum samgönguæðum. (Gunnar Brynjólfur Gunnarsson, 20. sept. 2012)
- Í dag er mikil umferð á svæðinu og á annatímum geta myndast teppur. Þrátt fyrir að tölur úr greinargerð um samgöngur sýni að þeir sem nota einkabíla til að komast í háskólana og spítalann hafi fækkað. Gert er ráð fyrir að umferð muni aukast og spurningin er hvort núverandi samgöngumannvirki geti til lengri tíma annað þessari fjölgun. Af þessum sökum tel ég að núverandi staðsetning fyrir framtíðaruppbyggingu henti ekki. Einnig má að lokum nefna að í þeim löndum sem við berum okkur saman við hefur áherslan oftast verið að byggja upp ný sjúkrahús í útjöðrum þéttbýlissvæða en ekki inni í miðri borg. (Hanna S. Kjartansdóttir, 24. sept. 2012)



- Einfaldlega þarf ekki nema sæmilega heilbrigða skynsemi til að sjá hver fáránleg þessi hugmynd er, að kaffæra þetta fallega svæði í alltof miklu byggingarmagni og skapa óleysanleg samgönguvandamál. (Kristinn Lund, 25. sept. 2012)

Gera má ráð fyrir að umferð muni aukast eitthvað vegna 1. áfanga en mjög lítið í samanburði við þá umferð sem í dag er á stofnbrautunum. Sem dæmi má nefna að á Miklubraut við Klambratún er áætlað að umferð aukist um 2000 bíla á sólarhring sem er um 5% aukning við opnun 1. áfanga. Talið er að svigrúm sé til aukningar umferðar á stofnleiðum gatnakerfisins en stefnumótun borgarinnar miðar að því að auka hlut annarra ferðamáta en bílsins og þannig vinna gegn aukinni bílaumferð. Til lengri tíma lítið vísast til greinargerðarinnar „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali.

- Hvaða áhrif hefur staðsetning spítalans við Hringbraut á rýmingarleið borgarinnar? (Guðrún Bryndís Karlsdóttir, 4. sept. 2012)
- Hvernig er aðkoma að sjúkrahúsinu tryggð í rýmingaráætlun? (Guðrún Bryndís Karlsdóttir, 4. sept. 2012)
- Landfræðileg sérstaða Íslands getur valdið því að rýma þarf stór svæði á stuttum tíma, t.d. vegna jarðskjálfta, eldsumbrota, mögulegra flóðbylgna. Er það tryggt að hægt sé að rýma háskólasvæðið og LHS á hámarksannatíma? (Helga Ágústsdóttir, 3. sept. 2012)
- Samgöngur við Vesturbæ og Seltjarnarnes eru nú þegar í ógöngum og að flytja allt starfsfólk og sjúklinga nýja spítalans á þennan stað er vægast sagt óskynsamlegt. Er til einhver rýmingaráætlun fyrir nýja spítalann ef hamfarir verða? (Íris Gunnarsdóttir, 7. sept. 2012)
- Með staðsetningu nýs Landspítala á fyrirhuguðum stað verða miklir mannflutningar nauðsynlegir til og frá einum þröngum punkti í Reykjavík. Það getur ekki verið ásættanleg áhætta frá sjónarmiði almannavarna í Reykjavík að öll sjúkrahúspjónusta sé á einum stað. (Kristinn Tómasson, 8. sept. 2012)

Ef eitthvað kemur upp hér á Reykjavíkur svæðinu eins og eldgos, stór jarðskjálfti, loftárás er þá gott að komast að sjúkrahúsi sem liggur að stífluðustu stofnbraut landsins? Aðrir staðir sem koma til greina eru til dæmis: Dalurinn fyrir neðan Keldur(í eigu ríkisins) Lóðin við Vífilstaði(í eigu ríkisins) í raun koma fjölmargir staðir til greina. Aðgengi sjúkrahúsa frá vesturlandi, suðurlandi og í raun allra þéttbýlissvæða á höfuðborgarsvæðinu. (Kristján Ingólfsson, 20. sept. 2012)Almennt er ljóst að höfuðborgin verður ekki rýmd á skömmum tíma komi sú staða upp að þess þurfi. Æskilegt er að unnin verði rýmingaráætlun fyrir höfuðborgarsvæðið í heild. Ekki er augljóst samengi á milli slíkrar áætlunar og deiliskipulags Landspítalans en flöskuhálsar í umferð liggja utan áhrifasvæðis deiliskipulagsins.

Hvort spítalinn væri betur staðsettur annarsstaðar í því tilfelli að upp komi vá er erfitt meta en ákvörðun um staðsetningu hans á þessum stað er fyrir löngu tekin.

Viðbragðsáætlun fyrir LSH er til, sjá heimasíðu LSH - <http://www.lsh.is/> -

4. Bílastæði

- Aðferð við að meta fjölda bílastæða á lóð LSH sem lýst er í viðbrögðum við athugasemdum er mjög frábrugðin kröfum samkeppnislýsingar. (Guðrún Bryndís Karlsdóttir, 4. sept. 2012)
- Þeir starfsmenn NLSH sem kjósa að koma til vinnu á einkabíl gætu litið svo á að þeir verði fyrir kjaraskerðingu þar sem þeir þurfa að greiða fyrir bílastæði. (Guðrún Bryndís Karlsdóttir, 4. sept. 2012)
- Er tekið tillit til ábendinga starfsmanna um fjölda bílastæða og viðhorfa þeirra til samgöngustefnu LSH? (Guðrún Bryndís Karlsdóttir, 4. sept. 2012)
- Hefur verið lagt mat á það með hvaða hætti gjaldtaka hefur áhrif á val á vinnustað, viðmót til vinnuveitanda og þá sér í lagi vaktavinnufólk þar sem meirihluti starfsmanna eru konur? (Guðrún Bryndís Karlsdóttir, 4. sept. 2012)
- Hvaða líkur eru á því að fjöldi bílastæða nægi starfseminni og hvernig er það metið? (Guðrún Bryndís Karlsdóttir, 4. sept. 2012)
- Til hvaða aðgerða verður gripið ef fjöldi bílastæða nægir ekki og hvað kostar það? (Guðrún Bryndís Karlsdóttir, 4. sept. 2012)
- Gjaldtaka fyrir bílastæði bætist við komugjöld sjúklinga og auka þannig útgjöld sjúklinga og aðstandenda, þykir skipulagsyfirlöndum það þjóna hagsmunum íbúa? (Guðrún Bryndís Karlsdóttir, 4. sept. 2012)

Ljóst er að stýra verður notkun bílastæða svo draga megi úr umferð einkabíla. Það er skýr vilji borgaryfirvalda að tekið verði gjald fyrir öll bílastæði á lóð Landspítalans sem og við aðra vinnustaði, eins og HR, HÍ og víðar, að höfðu samráði við hagsmunaaðila. Samhliða því verði tekin upp gjaldtaka af öllum bílastæðum í aðliggjandi hverfum við Landspítala vestan Snorrabrautar og norðan Hringbrautar á Skólavörðuholti. Sjúklingar og aðstandendur greiða nú þegar fyrir afnot af bílastæðum næst inngöngum Landspítalans við Hringbraut og í Fossvogi. Með stjórnun á notkun bílastæða er ætlunin að tryggja að fjöldi bílastæða fyrir sjúklinga sem sækja þjónustu á LSH verði alltaf tryggður. Með því er einnig ráðgert að draga úr fjölda starfsmanna og nemenda sem koma á einkabíl á svæðið. Stefnt er að samningum á milli stjórnar spítalans og borgarinnar um hvernig þeim málum verður háttað í framtíðinni.

Ekki hefur verið lagt mat á viðhorf starfsfólks gagnvart gjaldtöku fyrir notkun á bílastæði. Í samgöngukönnun meðal starfsmanna spítalans kom þó fram að starfsmenn væru frekar neikvæðir gagnvart því.

Með stjórnun á notkun bílastæða er ætlunin að tryggja að fjöldi bílastæða fyrir sjúklinga sem sækja þjónustu á LSH verði alltaf tryggður. Miðað við áætlaðan fjölda bílastæða er ljóst að þeim starfsmönnum og nemendum HÍ sem koma á bíl í dag mun þurfa að fækka. Samkvæmt áður nefndri samgöngukönnun meðal starfsmanna LSH og nemenda og starfsmanna HÍ er ljóst að vilji er til þess að draga úr notkun einkabílsins.

Ekki er gert ráð fyrir að auka framboð bílastæða frá því sem lagt er til í deiliskipulagstillögu.

- Ljóst er að hönnuðir deiliskipulagsins ætla að víkja verulega frá lágmarkskröfu skipulagsreglugerðar um fjölda bílastæða og þótt reglugerðin opni á undanþágur frá fjölda bílastæða er gerð skýr krafa um að þá sé sýnt fram á að bílastæðapörf sé minni. Íbúar í nágrenni við LSH þekkja það mjög vel að í dag er þegar mikill skortur á bílastæðum fyrir þá sem vinna við og sækja þjónustu á LSH. Undirrituð gera alvarlegar athugasemdir við að könnun sem aðeins tekur til hluta þeirra sem heimsækja munu spítalann sé notuð til að réttlæta jafn stórkostlega undanþágu á bílastæðakröfu og verið er að fara fram á. (Rakel Edda Ólafsdóttir og Karl Arnar Arnarson, 4. sept. 2012)

Ljóst er að stýra verður notkun bílastæða svo draga megi úr umferð einkabíla. Það er skýr vilji borgaryfirvalda að tekið verði gjald fyrir öll bílastæði á lóð Landspítalans sem og við aðra vinnustaði, eins og HR, HÍ og víðar, að höfðu samráði við hagsmunaaðila. Samhliða því verði tekin upp gjalddaga af öllum bílastæðum í aðliggjandi hverfum við Landspítala vestan Snorrabrautar og norðan Hringbrautar á Skólavörðuholti. Sjúklingar og aðstandendur greiða nú þegar fyrir afnot af bílastæðum næst inngöngum Landspítalans við Hringbraut og í Fossvogi. Með stjórnun á notkun bílastæða er ætlunin að tryggja að fjöldi bílastæða fyrir sjúklinga sem sækja þjónustu á LSH verði alltaf tryggður. Með því er einnig ráðgert að draga úr fjölda starfsmanna og nemenda sem koma á einkabíl á svæðið. Stefnt er að samningum á milli stjórnar spítalans og borgarinnar um hvernig þeim málum verður háttað í framtíðinni.

- Ekki hefur verið lagt mat á viðhorf starfsfólks gagnvart gjalddöku fyrir notkun á bílastæði. Í samgöngukönnun meðal starfsmanna spítalans kom þó fram að starfsmenn væru frekar neikvæðir gagnvart því.
- Með stjórnun á notkun bílastæða er ætlunin að tryggja að fjöldi bílastæða fyrir sjúklinga sem sækja þjónustu á LSH verði alltaf tryggður. Miðað við áætlaðan fjölda bílastæða er ljóst að þeim starfsmönnum og nemendum HÍ sem koma á bíl í dag mun þurfa að fækka. Samkvæmt áður nefndri samgöngukönnun meðal starfsmanna LSH og nemenda og starfsmanna HÍ er ljóst að vilji er til þess að draga úr notkun einkabílsins.
- Ekki er gert ráð fyrir að auka framboð bílastæða frá því sem lagt er til í deiliskipulagstillögu.

Stefna yfirvalda borgarinnar í samgöngumálum er að draga úr umferð einkabíla á höfuðborgarsvæðinu til lengri tíma lítið, samanber greinargerðina „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali. Innanríkisráðuneytið hefur lagt á það áherslu að bæta skuli almenningssamgöngur. Borgin vinnur að því að auka veg annarra ferðamáta en einkabílsins. Markmið hafa verið sett í þeim tilgangi að ná þeim. Reykjavíkurborg hefur ásamt Vegagerðinni unnið síðustu ár að því að greiða leið strætó um borgina og fjölga stígum fyrir hjóleiðar.

LSH hefur einnig samþykkt samgöngustefnu sem hefur það að markmiði að draga úr umferð starfsmanna sinna á einkabíl til og frá vinnu. Í deiliskipulaginu er lögð áhersla á allan aðbúnað er varðar almenningssamgöngur og hjóleiðar til að stuðla að aukinni notkun þessara ferðamáta. Að takmarka og stýra framboði bílastæða er ein leið til þess að ná fram breytingu á ferðamáta fólks.

- Það hefur stöðugt verið klipið af lóðinni og lagt undir bílastæði, blikkbeljuna, í staðinn fyrir að láta starfsfólkið fá kort í strætó og minnka bílaflotann fyrir utan. Það er stoppistöð rétt hjá og ekkert mál að taka strætó, hef sjálf gert það í mörg ár. (Katrín Þorsteinsdóttir, 4. sept. 2012)

Almenningssamgöngur eru mjög góðar á deiliskipulagssvæðinu. Ekki er ráðgert að taka meira land undir bílastæði en hefur verið. Fjöldi bílastæða verður takmarkaður.

LSH hefur nú þegar sett sér samgöngustefnu sem nálgast má á heimasíðu spítalans. Auk þess má sjá af umfjöllun í umhverfisstefnu LSH að lögð er áhersla á að stuðla að vistvænni ferðamáta starfsmanna. Í samgöngustefnu spítalans eru sett markmið til ársins 2015 en ætla má að þau verði endurskoðuð reglulega. Niðurstöður samgöngukönnunar árið 2011 gefa til kynna töluverðar breytingar á ferðamáta starfsmanna LSH frá könnun árið 2008. Sem dæmi hefur þeim fækkað úr 80% í 73% sem koma á einkabíl til vinnu. Þar kemur einnig fram að stór hópur fólks getur hugsað sér annan ferðamáta en einkabílinn. LSH er nú þegar byrjað að bæta aðbúnað fólks sem kemur hjólandi til vinnu með bættum geymslum f. hjól og byðst starfsmönnum að kaupa strætókort með afslætti. Verið er að skoða með hvaða öðrum hagrænum hætti er hægt að hvetja starfsmenn til að nota vistvænni ferðamáta en einkabílinn.

Háskóli Íslands, sem einnig verður á svæðinu, hefur líka sett sér stefnu í samgöngumálum í sjálfbærni- og umhverfisstefnu Háskólans sem nálgast má á vef skólans. Þar er lögð áhersla á að draga úr umferð einkabíla, t.a.m. með því að auka gjaldtöku á bílastæðum og bæta aðstöðu fyrir hjólréiðar.

- Stjórnvöld hyggjast taka upp gjaldskyldu bílastæða við hinn nýja spítala. Ljóst er að starfsmenn og gestir munu í auknum mæli leggja bílum sínum inn í íbúðahverfi í nágrenni spítalasvæðisins. Þetta er orðið nokkuð vandamál nú þegar, sem ég þekki af eigin raun, sem húseigandi við Sjáfnargötu. (Gísli Gestsson, 19. sept. 2012)

Ekki er búið að ákveða með hvaða hætti stýring á notkun bílastæða verður og því ekki víst að þeir muni þurfa að greiða fyrir bílastæði. Endanleg útfærsla á bílastæðamálum hefur ekki verið ákveðin en ljóst er að stýra verður notkun bílastæða.

Ekki verður ótakmarkaður fjöldi bílastæða. Með stjórnun á notkun bílastæða er ætlunin að tryggja að fjöldi bílastæða fyrir sjúklinga sem sækja þjónustu á LSH verði alltaf tryggður. Með því er einnig ráðgert að draga úr fjölda starfsmanna og nemenda sem koma á einkabíl á svæðið. Ljóst er að skoða þarf bílastæðamál í nágrenni deiliskipulagssvæðisins samhliða skipulagi bílastæða innan deiliskipulagssvæðisins.

- Mér finnst svæðið alltof lítið til þess að bera stækkaðan aðalspítala höfuðborgarsvæðisins, nógu mikið vesen er að komast að honum núna. Mér finnst óréttlátt að gjaldskylda nemendur Háskóla Íslands til þess að takmarka umferð á svæðinu vegna aukinnar umferðar í kringum Landspítalann. Ekki gera ráð fyrir að fólk hætti að keyra bíla af því að þið bjóðið ekki upp á stæði. Ég fékk botnlangakast og ætlaði mér ekki að taka strætó úr Mosó og niður á spítala! Þess vegna varð ég að vera keyrð. Ekki vill maður heldur koma úr uppskurði eða eftir innlögn og eftir manni bíður stöðumælasekt af því að það er ekki nógu mikið af bílastæðum! Komið til móts við íbúa höfuðborgarsvæðisins sem geta ekki allir rölt upp á spítala ef eitthvað bjátar á. Gerið ráð fyrir aukinni umferð. Okkur er blessunarlega að fjölga. (Hildur Jörundsdóttir, 19. sept. 2012)

Ekki er búið að ákveða með hvaða hætti stýring á notkun bílastæða verður og því ekki víst að þeir muni þurfa að greiða fyrir bílastæði. Endanleg útfærsla á bílastæðamálum hefur ekki verið ákveðin en ljóst er að stýra verður notkun bílastæða.

Ekki er ráðgert að takmarka fjölda eða aðgengi þeirra sjúklinga sem geta komið á bíl að sækja sér þjónustu spítalans. Ekki verður þó ótakmarkaður fjöldi bílastæða. Með stjórnun á notkun bílastæða er ætlunin að tryggja að fjöldi bílastæða fyrir sjúklinga sem sækja þjónustu á LSH verði alltaf tryggður. Með því er einnig ráðgert að draga úr fjölda starfsmanna og nemenda sem koma á einkabíl á svæðið. Ljóst er að skoða þarf bílastæðamál í nágrenni deiliskipulagssvæðisins samhliða skipulagi bílastæða innan deiliskipulagssvæðisins.

Gert er ráð fyrir aukinni umferð vegna deiliskipulagsins. Ekki er þó gert ráð fyrir að auka umfang samgöngumannvirkja fyrir einkabílinn í nálægri framtíð á þessu svæði. Gera þarf breytingar á samgöngumannvirkjum næst deiliskipulagssvæðinu vegna breytinga á gatnakerfi innan svæðisins.

Umferð á stofnbrautum þarf alltaf að skoða í stærra samhengi og horfa til annarrar uppbyggingar. Er það m.a. gert í aðalskipulagi sveitarfélaga.

5. Hljóðvist og loftgæði

- Skorað er á skipulagsyfirvöld að virða í einu og öllu öll ákvæði 3. kafla skipulagsreglugerðarinnar áður en næsta skóflustunga er tekin fyrir nýbyggingar vestan Snorrabrautar/Bústaðavegar vegna samansafnaðra neikvæðra umhverfisáhrifa frá sífellt aukinni bílaumferð hér á Miklubraut í gegnum Hlíðarnar.
- ... hér með er gerð krafa um að takmarka eða koma í veg fyrir allar framkvæmdir sem stuðla að aukinni umferð segjum vestan Kringlumýrarbrautar meðan fundin er lausn ...
- ... rétt að byrja á því að blása rykið af nefndum skipulagsáætlunum þar sem fjallað er um samgöngur og leyfa Vegagerð ríkisins að blása svolítið líka. Frá árinu 2008 liggur einnig einhverstaðar rykfallin skýrsla samráðshóps um að koma Miklubrautinni í stökk frá Snorrabraut og austur fyrir Kringlumýrarbraut.
- Deiliskipulagstillagan sem hér eru gerðar athugasemdir við mun hafa veruleg og heilsuspillandi umhverfisáhrif langt út fyrir mörk svæðisins vegna umferðar ökutækja verði hún samþykkt. Ekkert er fast í hendi um að draga muni úr umferð. Þvert á móti mun umferð stórukast svo skiptir tugþúsundum ökutækja úr öllum áttum ... Athugasemdir frá Þóri Einarssyni, 5. sept. 2012:

Deiliskipulag NLSH byggir á aðalskipulagi Reykjavíkur sem gerir ráð fyrir svæði fyrir þjónustustofnanir á lóð NLSH. Í skipulagsreglugerð segir að svæðis-, aðal- og deiliskipulagsáætlanir skuli vera í innbyrðis samræmi. Umferðaraukning er áætluð tæplega tvö þúsund bílar á sólarhring á Miklubraut þegar nýr spítali verður tekinn í notkun. Það er óveruleg aukning á umferð frá því sem nú er á Miklubraut. Til lengri tíma litið vísast til greinargerðarinnar „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali. Taka má undir að umhverfisáhrif umferðar á Miklubraut eru talsverð og áhrifin þurfi að minnka. Það er ásetningur Reykjavíkurborgar að lækka hraða á Miklubraut sem mun minnka hávaða og rykmengun. Einnig verður haldið áfram að ná fram fækkun bíla á nagladekkjum. Með breytingum á reglum um vörugjöld eru innfluttir bílar almennt minni og eyðslugrenni. Allt hjálpar þetta til við að minnka umhverfisáhrif. Dýrar umferðarlausnir sem skapa aukna umferð bíla eru andstæðar stefnu borgarinnar og hafa verið lagðar til hliðar. „Stefnt er að því að stóruka hlutdeild hjólríða í borginni með því að leggja fleiri og betri hjólastíga og bæta aðstöðu fyrir hjólríðafólk“ eins og segir í hjólríðaáætlun Reykjavíkurborgar sem samþykkt var í borgarstjórn í janúar árið 2010. Stefna sem miðar að því að draga úr bílaumferð almennt í borginni.

- Með hvaða hætti verður komið til móts við þá íbúa sem verða fyrir mestu áreiti vegna hávaða og mengunar vegna aukinnar umferðar til spítalans? (Guðrún Bryndís Karlsdóttir, 4. sept. 2012)

Stefna yfirvalda borgarinnar í samgöngumálum er að draga úr umferð einkabíla á höfuðborgarsvæðinu til lengri tíma litið, samanber greinargerðina „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali. Innanríkisráðuneytið hefur lagt á það áherslu að bæta skuli almenningssamgöngur. Borgin vinnur að því að auka veg annarra ferðamáta en einkabílsins. Markmið hafa verið sett í þeim tilgangi að ná þeim. Reykjavíkurborg hefur ásamt Vegagerðinni unnið síðustu ár að því að greiða leið strætó um borgina og fjölga stígum fyrir hjólríðar.

Í dag er hljóðstig á miðbæjarsvæðum (og á fleiri stöðum) víða yfir kröfum reglugerðar um hávaða nr. 724/2008 vegna umferðar (óháð stækkun Landspítalans). Reykjavíkurborg hefur undanfarin ár unnið að aðgerðum vegna umferðarhávaða, m.a. með styrkveitingum til betrubóta á hljóðeinangrun bygginga.

Einnig er í vændum vinna við aðgerðaáætlun vegna hávaða í samræmi við reglugerð nr. 1000/2005. Vegna núverandi umferðarmagns umhverfis Landspítalann mun sú aukna umferð sem stækkun Landspítalans veldur aðeins hækka hljóðstigið um max. 2,4 dB. Alls munu 12 hús búa við hækkun yfir 1,5 dB m.v. þá útreikninga sem gerðir hafa verið í tengslum við verkefnið. Því er ekki stefnt að sértækum aðgerðum vegna áhrifa framkvæmdarinnar á hljóðstig, heldur mun byggðin fá umfjöllun í aðgerðaáætlun gegn hávaða, líkt og önnur byggð í Reykjavík sem býr við of hátt hljóðstig.

Samfelldar mælingar hafa verið á loftgæðum í Reykjavík frá 1990. Fjórar mælistöðvar eru staðsettar í borginni, þar af ein færanleg mælistöð sem Reykjavíkurborg rekur og er flutt á milli áhugaverðra staða til mælinga á loftgæðum. Í mars 2009 samþykkti heilbrigðisnefnd Reykjavíkur viðbragðsáætlun um loftgæði skv. reglugerð um loftgæði nr. 787/1999. Viðbragðsáætlunin tekur til skammtímaaðgerða til að koma í veg fyrir að farið sé yfir heilsuverndarmörk hvað varðar loftmengun vegna mismunandi mengunaruppsprettna. Samfara gerð viðbragðsáætlunar Reykjavíkur fyrir loftgæði var unnið að loftslags- og loftgæðastefnu Reykjavíkurborgar sem samþykkt var í borgarráði í september 2009 en í henni er fjallað um langtímaaðgerðir. Markmið hennar er m.a. að tryggja borgarbúum heilnæmt andrúmsloft. Fleiri mikilvægar áætlanir hafa verið samþykktar af borgarráði sem varða bætt loftgæði í borginni, s.s. samgönguáætlun Reykjavíkurborgar og græn skref Reykjavíkurborgar í samgöngumálum sem og svokölluð aðgerðaáætlun þeirrar staðardagskrár 21 fyrir Reykjavík sem nú er í gildi (Reykjavík í mótun).

Stefna yfirvalda borgarinnar í samgöngumálum er að draga úr umferð einkabíla á höfuðborgarsvæðinu til lengri tíma lítið, samanber greinargerðina „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali. Innanríkisráðuneytið hefur lagt á það áherslu að bæta skuli almenningssamgöngur. Borgin vinnur að því að auka veg annarra ferðamáta en einkabílsins. Markmið hafa verið sett í þeim tilgangi að ná þeim. Reykjavíkurborg hefur ásamt Vegagerðinni unnið síðustu ár að því að greiða leið strætó um borgina og fjölga stígum fyrir hjóleiðar.

- **Hafa verið gerðar nægilegar mengunarmælingar við heimili íbúa, t.d. við Hringbraut móti Miklatúni? Hyggst borgin greiða íbúum Hringbrautar bætur vegna mögulegs heilsutjóns af völdum mengunar? (Helga Ágústsdóttir, 3. sept. 2012)**

Ekki voru gerðar sérstakar mælingar í tengslum við gerð deiliskipulagsins. Mengunarmælingar og eftirlit er í höndum heilbrigðiseftirlits Reykjavíkurborgar sem sér um reglubundnar mælingar.

Í dag er hljóðstig á miðbæjarsvæðum (og á fleiri stöðum) víða yfir kröfum reglugerðar um hávaða nr. 724/2008 vegna umferðar (óháð stækkun Landspítalans). Reykjavíkurborg hefur undanfarin ár unnið að aðgerðum vegna umferðarhávaða, m.a. með styrkveitingum til betrubóta á hljóðeinangrun bygginga. Einnig er í vændum vinna við aðgerðaáætlun vegna hávaða í samræmi við reglugerð nr. 1000/2005. Vegna núverandi umferðarmagns umhverfis Landspítalann mun sú aukna umferð sem stækkun landspítalans veldur aðeins hækka hljóðstigið um max. 2,4 dB. Alls munu 12 hús búa við hækkun yfir 1,5 dB m.v. þá útreikninga sem gerðir hafa verið í tengslum við verkefnið. Því er ekki stefnt að sértækum aðgerðum vegna áhrifa framkvæmdarinnar á hljóðstig, heldur mun byggðin fá umfjöllun í aðgerðaáætlun gegn hávaða, líkt og önnur byggð í Reykjavík sem býr við of hátt hljóðstig.

Samfelldar mælingar hafa verið á loftgæðum í Reykjavík frá 1990. Fjórar mælistöðvar eru staðsettar í borginni, þar af ein færanleg mælistöð sem Reykjavíkurborg rekur og er flutt á milli áhugaverðra staða til



mælinga á loftgæðum. Í mars 2009 samþykkti heilbrigðisnefnd Reykjavíkur viðbragðsáætlun um loftgæði skv. reglugerð um loftgæði nr. 787/1999. Viðbragðsáætlunin tekur til skammtímaaðgerða til að koma í veg fyrir að farið sé yfir heilsuverndarmörk hvað varðar loftmengun vegna mismunandi mengunaruppsprettna. Samfara gerð viðbragðsáætlunar Reykjavíkur fyrir loftgæði var unnið að loftslags- og loftgæðastefnu Reykjavíkurborgar sem samþykkt var í borgarráði í september 2009 en í henni er fjallað um langtímaaðgerðir. Markmið hennar er m.a. að tryggja borgarbúum heilnæmt andrúmsloft. Fleiri mikilvægar áætlanir hafa verið samþykktar af borgarráði sem varða bætt loftgæði í borginni, s.s. samgönguáætlun Reykjavíkurborgar og græn skref Reykjavíkurborgar í samgöngumálum sem og svokölluð aðgerðaáætlun þeirrar staðardagskrár 21 fyrir Reykjavík sem nú er í gildi (Reykjavík í mótun).

Stefna yfirvalda borgarinnar í samgöngumálum er að draga úr umferð einkabíla á höfuðborgarsvæðinu til lengri tíma lítið, samanber greinargerðina „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali. Innanríkisráðuneytið hefur lagt á það áherslu að bæta skuli almenningssamgöngur. Borgin vinnur að því að auka veg annarra ferðamáta en einkabílsins. Markmið hafa verið sett í þeim tilgangi að ná þeim. Reykjavíkurborg hefur ásamt Vegagerðinni unnið síðustu ár að því að greiða leið strætó um borgina og fjölga stígum fyrir hjólréiðar.

- Ég hef sérstaklega skoðað greinargerð verkfræðistofunnar Efla sem sérfræðingur á sviði loftmengunar og tel hana til skammar! (Dr. Einar Valur Ingimundarson, 3. sept. 2012)

Ekki er ljóst hvað það er efnislega sem gerð er athugasemd við.

Loftgæðin eru hér tekin almennt til umfjöllunar enda einskorðast þau hvorki við Landspítalalóðina né heldur mun sú umferðaraukning sem starfsemi á henni veldur hafa úrslitaáhrif á loftgæði á þessu svæði.

Greinargerð verkfræðistofunnar EFLU er samantekt á fyrirliggjandi gögnum sem talin eru gefa fullnægjandi mynd af stöðu loftgæða á þessu svæði. Grundvöllur matsins er loftgæðaspá sem gerð var vegna færslu Hringbrautar en sú færsla gerir ráð fyrir uppbyggingu á Landspítalareitnum. Sú loftgæðaspá fékk umfjöllun skipulagsstofnunar í mati á umhverfisáhrifum og voru gildin þar borin saman við gildandi reglugerðir, sbr. upptalningu á viðmiðum í umhverfisskýrslu. Forsendur þessarar spár gilda í dag og frekari líkanvinnsla vegna þessa tiltekna reits hefði því gefið afar takmarkaða mynd af málefni sem varðar stærra svæði, eins og umfjöllun í umhverfisskýrslu gefur til kynna. Taka þarf á loftgæðamálum á heildstæðari grunni en svo að einungis sé verið að horfa til þessa reits. Deiliskipulag þessa svæðis er ekki stærri áhrifavaldur en önnur uppbygging í Vatnsmýri, uppbygging í tengslum við umferðarmiðstöðina, háskólasvæðið í heild sinni o.s.frv.

- Umhverfismat er stórkostlega ófullnægjandi af mörgum ástæðum; stóraukin umferð með tilheyrandi hljóð- og loftmengun er stórlega vanmetin meðal annars vegna þess að kosið er að líta framhjá meginuppsprettu svifryks (sem er uppspænt malbik) og þeirrar staðreyndar að bílar munu streyma í gegnum íbúðarhverfin þegar Miklabrautin fyllist eða stiflast. (Breki Karlsson o.fl., 3. sept. 2012)

Gera má ráð fyrir að umferð muni aukast eitthvað vegna 1. áfanga en mjög lítið í samanburði við þá umferð sem í dag er á stofnbrautunum. Sem dæmi má nefna að á Miklubraut við Klambatún er áætlað að umferð aukist um 2000 bíla á sólarhring sem er um 5% aukning við opnun 1. áfanga. Talið er að svigrúm sé til aukningar umferðar á stofnleiðum gatnakerfisins en stefnumótun borgarinnar miðar að því

að auka hlut annarra ferðamáta en bílsins og þannig vinna gegn aukinni bílaumferð. Til lengri tíma litið vísast til greinargerðarinnar „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali.

Í umhverfisskýrslunni er sérstaklega minnst á að í þeirri líkangerð sem stuðst er við sé ekki gert ráð fyrir vegsliti vegna nagladekkja. Þetta er tekið fram til að skýrt sé út frá hvaða forsendum fyrirbyggjandi spár byggja á. Tekið er undir að heppilegra hefði verið að vegslit vegna nagladekkja hefði verið hluti af breytu í þeirri líkangerð sem stuðst var við.

Í skýrslunni stendur réttilega að útblástur bifreiða sé aðeins hluti orsaka fyrir svifryki. Ekki er lagt mat á aðrar uppsprettur sem bæði geta verið af náttúrulegum toga og einnig vegna gatnaslits. Samkvæmt rannsókn sem gerð var árið 2003 um uppruna svifryks að vetrarlagi má gera ráð fyrir að um 55% svifryks eigi uppruna í vegsliti að vetrarlagi. Þar spila nagladekkinn stórt hlutverk þar sem þau rífa upp malbikið. Nagladekkjum hefur fækkað um helming á 9 árum í Reykjavík. Í marsmánuði 2002 voru 67% bifreiða á nagladekkjum en á sama tíma árið 2011 eru 34% á nöglum. Því er ekki ljóst hversu stór áhrifaþáttur nagladekk eru í dag, né hvaða áhrif aðrir þættir, s.s. úrkoma, ryksiubúnaður í díselbílum, rykbinding á þurrum dögum og gatnahreinsun, hafa. Það má leiða að því líkum að þáttur gatnaslits sé minni en hann var í rannsókninni frá 2003 en sé þó veigamikill, auk náttúrulegra þátta. Lögð er áhersla á að í umhverfisskýrslunni er réttilega bent á að áhrif á loftgæði á rekstrartíma séu fyrst og fremst fólgin í áhrifum frá aukinni umferð að og frá svæðinu. Til að lágmarka þau er lögð áhersla ávistvæna samgöngumáta og verður sett í framkvæmd sérstök umhverfisstefna til að sporna við aukningu bílaumferðar og stuðla að vali á vistvænni samgöngumátum hjá starfsfólki NLSH. Í lokin má benda á að svifryksmengun frá umferð er ekki staðbundið vandamál tengt NLSH og uppbyggingu á Hringbraut heldur málefni sem þarf að skoða fyrir höfuðborgarsvæðið í heild sinni.

- **Hinni miklu og vaxandi umferð í nágrenni spítalans munu fylgja ýmiss konar heilbrigðisvandamál. Slysahætta eykst, aðkoma sjúklinga að spítalanum tefst og versnar að öðru leyti og loftmengun mun stórukast, sem ekki er á bætandi. Hávaðamengun er óhjákvæmilegur fylgifiskur aukinnar umferðar, sem borgaryfirvöld ættu að fara að viðurkenna. Hávaða- og loftmengunin vegna spítalaumferðarinnar mun teygja sig langar leiðir frá spítalanum eftir öllum leiðum að og frá spítalanum og nágrenni þeirra leiða. (Steinunn Yngvadóttir, Guðrún D. Harðardóttir og Hörður Einarsson, 4. sept. 2012)**

Með aukinni umferð er ekki víst að slysum fjölgi þ.s. fleiri þættir stjórna miklu þar um, t.d. umferðarhraði, útfærsla gatnamóta og umhverfi gangandi vegfarenda. Í deiliskipulaginu hefur verið reynt að leggja áherslu á að þessir þættir verði með þeim hætti að sem minnst slysahætta verði.

Í dag er hljóðstig á miðbæjarsvæðum (og á fleiri stöðum) víða yfir kröfum reglugerðar um hávaða nr. 724/2008 vegna umferðar (óháð stækkun Landspítalans). Reykjavíkurborg hefur undanfarin ár unnið að aðgerðum vegna umferðarhávaða, m.a. með styrkveitingum til betrubóta á hljóðeinangrun bygginga. Einnig er nú í vændum vinna við aðgerðaáætlun vegna hávaða, í samræmi við reglugerð nr. 1000/2005. Vegna núverandi umferðarmagns umhverfis Landspítalann mun sú aukna umferð sem stækkun Landspítalans veldur, aðeins hækka hljóðstigið um max. 2,4 dB. Alls munu 12 hús búa við hækkun yfir 1,5 dB m.v. þá útreikninga sem gerðir hafa verið í tengslum við verkefnið. Því er ekki stefnt að sértækum aðgerðum vegna áhrifa framkvæmdarinnar á hljóðstig, heldur mun byggðin fá umfjöllun í aðgerðaáætlun gegn hávaða, líkt og önnur byggð í Reykjavík sem býr við of hátt hljóðstig.

Greinargerð verkfræðistofunnar EFLU er samantekt á fyrirbyggjandi gögnum sem talin eru gefa fullnægjandi mynd af stöðu loftgæða á þessu svæði. Grundvöllur matsins er loftgæðaspá sem gerð var vegna færslu Hringbrautar en sú færsla gerir ráð fyrir uppbyggingu á Landspítalareitnum. Sú loftgæðaspá fékk umfjöllun skipulagsstofnunar í mati á umhverfisáhrifum og voru gildin þar borin saman við gildandi reglugerðir, sbr. upptalningu á viðmiðum í umhverfisskýrslu. Forsendur þessarar spár gilda í dag og niðurstöður spárinnar eru þær að loftmengun sé innan tilskilinna marka. Hins vegar er það áherslumál að taka þarf á loftgæðamálum á heildstæðari grunni en svo að einungis sé verið að horfa til þessa reits. Deiliskipulag þessa svæðis er ekki stærri áhrifavaldur en önnur uppbygging í Vatnsmýri, uppbygging í tengslum við umferðarmiðstöðina, háskólasvæðið í heild sinni o.s.frv. Til framtíðar er mikilvægt að spyrna við frekari mengun, t.d. með minni notkun nagladekkja og með því að leggja áherslu á vistvænni fararmáta og með sértækum aðgerðum eins og gatnahreinsun og rykbindingu.

Aukin umferð og mengun fellur ekki að þeirri íbúðarbyggð sem umlykur spítalalóðina við Hringbraut á þrjá vegu. (Svala Jónsdóttir, 4. sept. 2012)

Gera má ráð fyrir að umferð muni aukast eitthvað vegna 1. áfanga en mjög lítið í samanburði við þá umferð sem í dag er á stofnbrautunum. Sem dæmi má nefna að á Miklubraut við Klambartún er áætlað að umferð aukist um 2000 bíla á sólarhring sem er um 5% aukning við opnun 1. áfanga. Talið er að svigrúm sé til aukningar umferðar á stofnleiðum gatnakerfisins en stefnumótun borgarinnar miðar að því að auka hlut annarra ferðamáta en bílsins og þannig vinna gegn aukinni bílaumferð. Til lengri tíma lítið vísast til greinargerðarinnar „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali.

Mengun er nú þegar töluverð nálægt stofnleiðum á svæðinu og í dag er hljóðstig yfir kröfum reglugerðar um hávaða nr. 724/2008 á miðbæjarsvæðum og víðar vegna umferðar (óháð stækkun Landspítalans við Hringbraut). Reykjavíkurborg hefur undanfarin ár unnið að aðgerðum vegna umferðarhávaða, m.a. með styrkveitingum vegna betrubóta á hljóðeinangrun í byggingum. Einnig er nú í aðsigi vinna vegna skilgreiningar aðgerðaáætlunar gegn hávaða í samræmi við reglugerð 1000/2005. Ekki má búast við mikilli breytingu á hljóðvist vegna aukinnar umferðar í nágrenni deiliskipulagssvæðisins en umferð þarf að aukast um 30-40% til að það sé merkjanlegt í auknum hávaða. Loftgæðin eru hér tekin almennt til umfjöllunar enda einskorðast þau hvorki við Landspítalalóðina né heldur mun sú umferðaraukning sem starfsemi á henni veldur hafa úrslitaáhrif á loftgæði á þessu svæði.

Loftgæðamál á svæðinu þarf að taka heildstæðar og skoða þá hvort einstaka svæði séu viðkvæmari en önnur. Deiliskipulag þessa svæðis er þar ekki stærri áhrifavaldur en önnur uppbygging í Vatnsmýri, uppbygging í tengslum við umferðarmiðstöðina, háskólasvæðið í heild sinni o.s.frv. Í mars 2009 samþykkti heilbrigðisnefnd Reykjavíkur viðbragðsáætlun um loftgæði skv. reglugerð um loftgæði nr. 787/1999. Viðbragðsáætlunin tekur til skammtímaaðgerða til að koma í veg fyrir að farið sé yfir heilsuverndarmörk hvað varðar loftmengun vegna mismunandi mengunaruppsprettna. Samfara gerð viðbragðsáætlunar Reykjavíkur fyrir loftgæði var unnið að loftslags- og loftgæðastefnu Reykjavíkurborgar sem samþykkt var í borgarráði í september 2009 en í henni er fjallað um langtímaaðgerðir. Markmið hennar er m.a. að tryggja borgarbúum heilnæmt andrúmsloft. Fleiri mikilvægar áætlanir hafa verið samþykktar af borgarráði sem varða bætt loftgæði í borginni, s.s. samgönguáætlun Reykjavíkurborgar og græn skref Reykjavíkurborgar í samgöngumálum sem og svokölluð aðgerðaáætlun þeirrar staðardagskrár 21 fyrir Reykjavík sem nú er í gildi (Reykjavík í mótun).

Stefna yfirvalda borgarinnar í samgöngumálum er að draga úr umferð einkabíla á höfuðborgarsvæðinu til lengri tíma lítið, samanber greinargerðina „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali. Innanríkisráðuneytið hefur lagt á það áherslu að bæta skuli almenningssamgöngur. Borgin vinnur að því að auka veg annarra ferðamáta en einkabílsins. Markmið hafa verið sett í þeim tilgangi að ná þeim. Reykjavíkurborg hefur ásamt Vegagerðinni unnið síðustu ár að því að greiða leið strætó um borgina og fjölga stígum fyrir hjólréiðar.

6. Samgöngustefna

- Hvaða líkur eru á því að samgöngustefna LSH gangi eftir og hvernig er það metið? (Guðrún Bryndís Karlsdóttir, 4. sept. 2012)
- Hversu langan tíma telja borgaryfirvöld og stjórn LSH það taka að koma á samgöngustefnu? Hversu langan tíma á það að taka að koma á samgöngustefnu? (Guðrún Bryndís Karlsdóttir, 4. sept. 2012)
- Gera skipulagsyfirvöld ráð fyrir sömu forsendum og koma fram í samgöngukönnun starfsmanna sem gerð var árið 2008? (Guðrún Bryndís Karlsdóttir, 4. sept. 2012)
- Hvaða tryggingu hafa yfirvöld fyrir því að samgöngustefnu verði framfylgt? (Guðrún Bryndís Karlsdóttir, 4. sept. 2012)
- Hvaða líkur eru á því að samgöngustefnu yfirvalda verði framfylgt? (Guðrún Bryndís Karlsdóttir, 4. sept. 2012)
- Hvaða aðferðum er beitt til að leggja mat á að samgöngustefnu verði framfylgt? (Guðrún Bryndís Karlsdóttir, 4. sept. 2012)
- Hvaða aðferðum verður beitt til þess að koma samgöngustefnu á? (Guðrún Bryndís Karlsdóttir, 4. sept. 2012)
- Eru önnur sveitarfélög með samgöngustefnu? (Guðrún Bryndís Karlsdóttir, 4. sept. 2012)
- Kallar staðsetning spítalans við Hringbraut á að það þurfi að koma á samgöngustefnu? (Guðrún Bryndís Karlsdóttir, 4. sept. 2012)
- Ef samgöngustefnu yfirvalda verður ekki framfylgt, hvaða áhrif hefur það á samgöngukerfi borgarinnar? (Guðrún Bryndís Karlsdóttir, 4. sept. 2012)
- Til hvaða aðgerða verður gripið ef samgöngustefna yfirvalda gengur ekki eftir? (Guðrún Bryndís Karlsdóttir, 4. sept. 2012)

LSH hefur nú þegar sett sér samgöngustefnu sem nálgast má á heimasíðu spítalans. Auk þess má sjá af umfjöllun í umhverfisstefnu LSH að lögð er áhersla á að stuðla að vistvænni ferðamáta starfsmanna. Í samgöngustefnu spítalans eru sett markmið til ársins 2015 en ætla má að þau verði endurskoðuð reglulega. Niðurstöður samgöngukönnunar árið 2011 gefa til kynna töluverðar breytingar á ferðamáta starfsmanna LSH frá könnun árið 2008. Sem dæmi má nefna að þeim hefur fækkað úr 80% í 73% sem koma á einkabíl til vinnu. Þar kemur einnig fram að stór hópur fólks getur hugsað sér annan ferðamáta en einkabílinn. LSH er nú þegar byrjað að bæta aðbúnað fólks sem kemur hjólandi til vinnu með bættum geymslum fyrir hjól og býðst starfsmönnum að kaupa strætókort með afslætti. Verið er að skoða með hvaða öðrum hagrænum hætti er hægt að hvetja starfsmenn til að nota vistvænni ferðamáta en einkabílinn. Með því er gert ráð fyrir að ná enn meiri árangri í að draga úr ferðum starfsmanna með einkabíl til vinnu.

Við gerð deiliskipulagsins eru niðurstöður samgöngukönnunar LSH frá 2008 ekki til grundvallar þótt þær hafi verið hafðar til hliðsjónar til vinnuna. Sem dæmi er gert ráð fyrir að hlutfall þeirra sem koma einir á bíl til vinnu fækki frá árinu 2008.

Háskóli Íslands, sem einnig verður á svæðinu, hefur líka sett sér stefnu í samgöngumálum í sjálfbærni- og umhverfisstefnu Háskólans sem nálgast má á vef skólans. Þar er lögð áhersla á að draga úr umferð einkabíla, t.a.m. með því að auka gjalddöku á bílastæðum og bæta aðstöðu fyrir hjólréiðar.

Unnið er eftir samgöngustefnu yfirvalda í Reykjavík að því að auka veg annarra ferðamáta en einkabílsins. Markmið hafa verið sett í þeim tilgangi að ná þeim. Reykjavíkurborg hefur ásamt Vegagerðinni unnið síðustu ár að því að greiða leið strætó um borgina og fjölga stígum fyrir hjólréiðar.

- **Hefur borgin reiknað dæmið til enda m.t.t. samgöngumála? (Helga Ágústsdóttir, 3. sept. 2012)**

Gera má ráð fyrir að umferð muni aukast eitthvað vegna 1. áfanga en mjög lítið í samanburði við þá umferð sem í dag er á stofnbrautunum. Sem dæmi má nefna að á Miklubraut við Klambartún er áætlað að umferð aukist um 2000 bíla á sólarhring sem er um 5% aukning við opnun 1. áfanga. Talið er að svigrúm sé til aukningar umferðar á stofnleiðum gatnakerfisins en stefnumótun borgarinnar miðar að því að auka hlut annarra ferðamáta en bílsins og þannig vinna gegn aukinni bílaumferð. Til lengri tíma lítið vísast til greinargerðarinnar „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali.

Vegna vaktafyrirkomulagsins kemur stór hluti starfsmanna LSH fyrr til vinnu en mesti álagstíminn er á stofnbrautakerfinu. Síðdegis er umferðarálagstoppurinn dreifðari en að morgni en starfsmenn eru að mestu að fara úr vinnu í upphafi þess álagstoppa í umferð á stofnbrautunum.

Sjúklingar og þeir sem sækja þjónustu dreifast yfir daginn auk þeirra sem koma og þjónusta starfsmanna á svæðinu. Aðstandendur og gestir koma síðan að mestu frá hádegis og fram eftir degi.

Aukning umferðar vegna tilfærslu starfsemi inn á svæðið mun því ekki öll bætast við á álagstímum þegar umferðin er hve erfiðust á stofnbrautunum.

Stefna yfirvalda borgarinnar í samgöngumálum er að draga úr umferð einkabíla á höfuðborgarsvæðinu til lengri tíma lítið, samanber greinargerðina „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali. Innanríkisráðuneytið hefur lagt á það áherslu að bæta skuli almenningssamgöngur. Borgin vinnur að því að auka veg annarra ferðamáta en einkabílsins. Markmið hafa verið sett í þeim tilgangi að ná þeim. Reykjavíkurborg hefur ásamt Vegagerðinni unnið síðustu ár að því að greiða leið strætó um borgina og fjölga stígum fyrir hjólréiðar.

- **Geri athugasemdir við aðkomu að áætluðum nýjum Landspítala þar sem byggt er að hluta á óskhyggju um umhverfissvænan hugsunarhátt væntanlegra starfsmanna. (Gunnar Roach, 3. sept. 2012)**

Við skoðun á umferðarmálum innan deiliskipulagssvæðisins var ekki gert ráð fyrir því að umferð minnki vegna breyttra ferðamáta. Það er þó skýr stefna Landspítalans og HÍ, sem vera munu á svæðinu, að breyta ferðavenjum starfsmanna sinna og nemenda til umhverfissvænni ferðamáta.

LSH hefur sett sér samgöngustefnu sem nálgast má á heimasíðu spítalans. Auk þess má sjá af umfjöllun í umhverfisstefnu LSH að lögð er áhersla á að stuðla að vistvænni ferðamáta starfsmanna. Í samgöngustefnu spítalans eru sett markmið til ársins 2015 en ætla má að þau verði endurskoðuð

reglulega. Niðurstöður samgöngukönnunar árið 2011 gefa til kynna töluverðar breytingar á ferðamáta starfsmanna LSH frá könnun árið 2008. Sem dæmi má nefna að þeim hefur fækkað úr 80% í 73% sem koma á einkabíl til vinnu. Þar kemur einnig fram að stór hópur fólks getur hugsað sér annan ferðamáta en einkabílinn. LSH er nú þegar byrjað að bæta aðbúnað fólks sem kemur hjólandi til vinnu með bættum geymslum fyrir hjól og býðst starfsmönnum að kaupa strætókort með afslætti. Verið er að skoða með hvaða öðrum hagrænum hætti er hægt að hvetja starfsmenn til að nota vistvænni ferðamáta en einkabílinn. Með því er gert ráð fyrir að ná enn meiri árangri í að draga úr ferðum starfsmanna með einkabíl til vinnu.

Háskóli Íslands, sem einnig verður á svæðinu, hefur líka sett sér stefnu í samgöngumálum í sjálfbærni- og umhverfisstefnu Háskólans sem nálgast má á vef skólans. Þar er lögð áhersla á að draga úr umferð einkabíla, t.a.m. með því að auka gjalddöku á bílastæðum og bæta aðstöðu fyrir hjólréiðar.

Stefna yfirvalda borgarinnar í samgöngumálum er að draga úr umferð einkabíla á höfuðborgarsvæðinu til lengri tíma lítið, samanber greinargerðina „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali. Innanríkisráðuneytið hefur lagt á það áherslu að bæta skuli almenningssamgöngur. Borgin vinnur að því að auka veg annarra ferðamáta en einkabílsins. Markmið hafa verið sett í þeim tilgangi að ná þeim. Reykjavíkurborg hefur ásamt Vegagerðinni unnið síðustu ár að því að greiða leið strætó um borgina og fjölga stígum fyrir hjólréiðar.

- Það er mitt mat að umferð til og frá sjúkrahúsinu sé stórlega vanmetin og allt kjaftæði um meiri notkun hjólréiða og almenningssamgangna er bara útópískur draumur vinstri manna í borgarstjórn sem aldrei hafa út fyrir póstnúmer 101 komið. Sér fólk fyrir sér ófrískar konur koma á fæðingardeildina á reiðhjóli? (Olgeir Helgason, 3. sept. 2012)

Umferð að spítalanum mun aukast eitthvað vegna aukinnar starfsemi á svæðinu.

Vegna þess vaktafyrirkomulags sem er á Landspítalanum kemur stór hluti starfsmanna fyrr til vinnu en mesti álagstíminn er á stofnbrautakerfinu. Síðdegis er umferðarálagstoppurinn dreifðari en að morgni en starfsmenn eru að mestu að fara úr vinnu í upphafi þess álagstoppa í umferð á stofnbrautunum.

Sjúklingar og þeir sem sækja þjónustu dreifast yfir daginn auk þeirra sem koma og þjónusta starfsemina á svæðinu. Aðstandendur og gestir koma síðan að mestu frá hádegis og fram eftir degi.

Aukning umferðar vegna tilfærslu starfsemi inn á svæðið mun því ekki öll bætast við á álagstímum þegar umferðin er hve erfiðust á stofnbrautunum.

Ekki er gert ráð fyrir að sjúklingar eða þeir sem sækja þjónustu á spítalann komi hjólandi eða fótgangandi.

Með stjórnun á notkun bílastæða er ætlunin að tryggja að fjöldi bílastæða fyrir sjúklinga sem sækja þjónustu á LSH verði alltaf tryggður. Miðað við áætlaðan fjölda bílastæða er ljóst að þeim starfsmönnum og nemendum HÍ sem koma á bíl í dag mun þurfa að fækka. Það er í takti við niðurstöður samgöngukönnunar meðal starfsmanna LSH en í henni kemur fram að stór hluti þeirra getur hugsað sér að koma með öðrum hætti til vinnu en á einkabíl.

LSH hefur sett sér samgöngustefnu sem nálgast má á heimasíðu spítalans. Auk þess má sjá af umfjöllun í umhverfisstefnu LSH að lögð er áhersla á að stuðla að vistvænni ferðamáta starfsmanna. Í samgöngustefnu spítalans eru sett markmið til ársins 2015 en ætla má að þau verði endurskoðuð

reglulega. Niðurstöður samgöngukönnunar árið 2011 gefa til kynna töluverðar breytingar á ferðamáta starfsmanna LSH frá könnun árið 2008. Sem dæmi má nefna að þeim hefur fækkað úr 80% í 73% sem koma á einkabíl til vinnu. Þar kemur einnig fram að stór hópur fólks getur hugsað sér annan ferðamáta en einkabílinn. LSH er nú þegar byrjað að bæta aðbúnað fólks sem kemur hjólandi til vinnu með bættum geymslum fyrir hjól og býðst starfsmönnum að kaupa strætókort með afslætti. Verið er að skoða með hvaða öðrum hagrænum hætti er hægt að hvetja starfsmenn til að nota vistvænni ferðamáta en einkabílinn. Með því er gert ráð fyrir að ná enn meiri árangri í að draga úr ferðum starfsmanna með einkabíl til vinnu.

Háskóli Íslands, sem einnig verður á svæðinu, hefur líka sett sér stefnu í samgöngumálum í sjálfbærni- og umhverfisstefnu Háskólans sem nálgast má á vef skólans. Þar er lögð áhersla á að draga úr umferð einkabíla, t.a.m. með því að auka gjaldtöku á bílastæðum og bæta aðstöðu fyrir hjólréiðar.

Stefna yfirvalda borgarinnar í samgöngumálum er að draga úr umferð einkabíla á höfuðborgarsvæðinu til lengri tíma lítið, samanber greinargerðina „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali. Innanríkisráðuneytið hefur lagt á það áherslu að bæta skuli almenningssamgöngur. Borgin vinnur að því að auka veg annarra ferðamáta en einkabílsins. Markmið hafa verið sett í þeim tilgangi að ná þeim. Reykjavíkurborg hefur ásamt Vegagerðinni unnið síðustu ár að því að greiða leið strætó um borgina og fjölga stígum fyrir hjólréiðar.

- Undirrituð láta ekki glepjast af umræðunni um áformaða notkun sérstaklega spítalastarfsmanna á reiðhjólum og vonast til þess, að skipulagsyfirlýðing séu nægilega raunsæ til þess að sjá í gegnum hana líka. Starfsfólk þarf að hjóla sífellt lengri vegalengdir til vinnu sinnar. Við slíkar aðstæður er ekki við því að búast að fólk hjóli mjög almennt til vinnu sinnar og alls ekki nema einhvern lítinn hluta ársins miðað við veðurfar hér á landi. (Steinunn Yngvadóttir, Guðrún D. Harðardóttir, Hörður Einarsson, 4. sept. 2012)

Stefna yfirvalda borgarinnar í samgöngumálum er að draga úr umferð einkabíla á höfuðborgarsvæðinu til lengri tíma lítið, samanber greinargerðina „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali. Innanríkisráðuneytið hefur lagt á það áherslu að bæta skuli almenningssamgöngur. Borgin vinnur að því að auka veg annarra ferðamáta en einkabílsins. Markmið hafa verið sett í þeim tilgangi að ná þeim. Reykjavíkurborg hefur ásamt Vegagerðinni unnið síðustu ár að því að greiða leið strætó um borgina og fjölga stígum fyrir hjólréiðar.

LSH hefur sett sér samgöngustefnu sem nálgast má á heimasíðu spítalans. Auk þess má sjá af umfjöllun í umhverfisstefnu LSH að lögð er áhersla á að stuðla að vistvænni ferðamáta starfsmanna. Í samgöngustefnu spítalans eru sett markmið til ársins 2015 en ætla má að þau verði endurskoðuð reglulega. Niðurstöður samgöngukönnunar árið 2011 gefa til kynna töluverðar breytingar á ferðamáta starfsmanna LSH frá könnun árið 2008. Sem dæmi má nefna að þeim hefur fækkað úr 80% í 73% sem koma á einkabíl til vinnu. Þar kemur einnig fram að stór hópur fólks getur hugsað sér annan ferðamáta en einkabílinn. LSH er nú þegar byrjað að bæta aðbúnað fólks sem kemur hjólandi til vinnu með bættum geymslum fyrir hjól og býðst starfsmönnum að kaupa strætókort með afslætti. Verið er að skoða með hvaða öðrum hagrænum hætti er hægt að hvetja starfsmenn til að nota vistvænni ferðamáta en einkabílinn. Með því er gert ráð fyrir að ná enn meiri árangri í að draga úr ferðum starfsmanna með einkabíl til vinnu.

Samkvæmt lauslegri könnun á búsetu starfsmanna LSH kemur í ljós að flestir búa í póstnúmerum 101, 105 og 108, sem eru svæðin næst núverandi starfsstöðvum þessara starfsmanna.

- Þó svo að einhverjar athuganir hafi sýnt að ákveðið hlutfall starfsmanna geti ferðast til og frá vinnu án einkabíls þarf að taka með í útreikninga að líklega munu fleiri og fleiri yngri starfsmenn spítalans þurfa að koma langt að því húsnæðisverð í miðborginni telst mjög hátt. Því er ekki líklegt að þeim fjölgi svo mjög sem ferðast til og frá vinnu án einkabíls. (Ingunn Ingimarsdóttir, 4. sept. 2012)

Reykjavíkurborg stefnir að meiri þéttingu byggðar á nesinu og að dregið verði úr uppbyggingu í austurhluta borgarinnar frá því sem eldri áætlanir gerðu ráð fyrir. Benda má á uppbyggingu íbúða fyrir stúdenta við Sæmundargötu og byggingaráform Búseta við Einholt-Þverholt sem nú eru í vinnslu, þ.e. úrræði sem henta ungu fólki.

LSH hefur sett sér samgöngustefnu sem nálgast má á heimasíðu spítalans. Auk þess má sjá af umfjöllun í umhverfisstefnu LSH að lögð er áhersla á að stuðla að vistvænni ferðamáta starfsmanna. Í samgöngustefnu spítalans eru sett markmið til ársins 2015 en ætla má að þau verði endurskoðuð reglulega. Niðurstöður samgöngukönnunar árið 2011 gefa til kynna töluverðar breytingar á ferðamáta starfsmanna LSH frá könnun árið 2008. Sem dæmi má nefna að þeim hefur fækkað úr 80% í 73% sem koma á einkabíl til vinnu. Þar kemur einnig fram að stór hópur fólks getur hugsað sér annan ferðamáta en einkabílinn. LSH er nú þegar byrjað að bæta aðbúnað fólks sem kemur hjólandi til vinnu með bættum geymslum fyrir hjól og býðst starfsmönnum að kaupa strætókort með afslætti. Verið er að skoða með hvaða öðrum hagrænum hætti er hægt að hvetja starfsmenn til að nota vistvænni ferðamáta en einkabílinn. Með því er gert ráð fyrir að ná enn meiri árangri í að draga úr ferðum starfsmanna með einkabíl til vinnu.

Stefna yfirvalda borgarinnar í samgöngumálum er að draga úr umferð einkabíla á höfuðborgarsvæðinu til lengri tíma lítið, samanber greinargerðina „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali. Innanríkisráðuneytið hefur lagt á það áherslu að bæta skuli almenningssamgöngur. Borgin vinnur að því að auka veg annarra ferðamáta en einkabílsins. Markmið hafa verið sett í þeim tilgangi að ná þeim. Reykjavíkurborg hefur ásamt Vegagerðinni unnið síðustu ár að því að greiða leið strætó um borgina og fjölga stígum fyrir hjólréiðar.

- Höfundar skýrslu og greinargerða virðast ekki gera sér grein fyrir því að Reykjavík er staðsett á 64° norðlægrar breiddar og það er hætt við því að starfsmenn geti ekki hjólað í vinnuna marga daga á ári vegna veðurs. Þannig að aukið fjármagn í að bæta aðgengi hjólréiðamanna á höfuðborgarsvæðinu nýtist bara hluta úr ári. (Tómas Örn Stefánsson og Kristín L. Ragnarsdóttir, 4. sept. 2012)

Stefna yfirvalda borgarinnar í samgöngumálum er að draga úr umferð einkabíla á höfuðborgarsvæðinu til lengri tíma lítið, samanber greinargerðina „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali. Innanríkisráðuneytið hefur lagt á það áherslu að bæta skuli almenningssamgöngur. Borgin vinnur að því að auka veg annarra ferðamáta en einkabílsins. Markmið hafa verið sett í þeim tilgangi að ná þeim. Reykjavíkurborg hefur ásamt Vegagerðinni unnið síðustu ár að því að greiða leið strætó um borgina og fjölga stígum fyrir hjólréiðar.

- Það að láta 5000 manns ferðast til og frá þessum litla reit vegna vinnu leiðir til umferðavanda sem þegar er ærinn. Það að ímynda sér að menn leggi einkabílnum er byggt á grundvallarmisskilningi. (Kristinn Tómasson, 8. sept. 2012)

Gera má ráð fyrir að umferð muni aukast eitthvað vegna 1. áfanga en mjög lítið í samanburði við þá umferð sem í dag er á stofnbrautunum. Sem dæmi má nefna að á Miklubraut við Klambartún er áætlað

að umferð aukist um 2000 bíla á sólarhring sem er um 5% aukning við opnun 1. áfanga. Talið er að svigrúm sé til aukningar umferðar á stofnleiðum gatnakerfisins en stefnumótun borgarinnar miðar að því að auka hlut annarra ferðamáta en bílsins og þannig vinna gegn aukinni bílaumferð. Til lengri tíma lítið vísast til greinargerðarinnar „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali.

Vegna þess vaktafyrirkomulags sem er á Landspítalanum kemur stór hluti starfsmanna fyrir til vinnu en mesti álagstíminn er á stofnbrautakerfinu. Síðdegis er umferðarálagstoppurinn dreifðari en að morgni en starfsmenn eru að mestu að fara úr vinnu í upphafi þess álagstoppa í umferð á stofnbrautunum.

Sjúklingar og þeir sem sækja þjónustu dreifast yfir daginn auk þeirra sem koma og þjónusta starfseminna á svæðinu. Aðstandendur og gestir koma síðan að mestu frá hádegis og fram eftir degi.

Aukning umferðar vegna tilfærslu starfsemi inn á svæðið mun því ekki öll bætast við á álagstímum þegar umferðin er hve erfiðust á stofnbrautunum.

Ekki verður ótakmarkaður fjöldi bílastæða. Með stjórnun á notkun bílastæða er ætlunin að tryggja að fjöldi bílastæða fyrir sjúklinga sem sækja þjónustu á LSH verði alltaf tryggður. Með því er einnig ráðgert að draga úr fjölda starfsmanna og nemenda sem munu koma á einkabíl á svæðið.

Stefna yfirvalda borgarinnar í samgöngumálum er að draga úr umferð einkabíla á höfuðborgarsvæðinu til lengri tíma lítið, samanber greinargerðina „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali. Innanríkisráðuneytið hefur lagt á það áherslu að bæta skuli almenningssamgöngur. Borgin vinnur að því að auka veg annarra ferðamáta en einkabílsins. Markmið hafa verið sett í þeim tilgangi að ná þeim. Reykjavíkurborg hefur ásamt Vegagerðinni unnið síðustu ár að því að greiða leið strætó um borgina og fjölga stígum fyrir hjólréiðar.

- Ekki er raunhæft að halda að umferð aukist ekki, að hægt sé að ætlast til að starfsfólk mæti alltaf hjólandi, t.d. þegar er snjór, vond veður eða bara svona hlutir eins og að ekki er strætó nógu snemma á morgnana eða seint á kvöldin. Ekki verður þetta heldur gott aðgengi fyrir sjúklinga. (Jóhannes Vilhjálmsson, 19. sept. 2012)

Ekki er ráðgert að umferð aukist ekki. Ráðgert er að umferð muni aukast vegna uppbyggingarinnar, helst þá á stofnleiðum í nágrenni spítalans.

Ekki er ráðgert að starfsfólk mæti alltaf hjólandi eða með strætó. LSH hefur þó sett sér samgöngustefnu sem nálgast má á heimasíðu spítalans. Auk þess má sjá af umfjöllun í umhverfisstefnu LSH að lögð er áhersla á að stuðla að vistvænni ferðamáta starfsmanna. Í samgöngustefnu spítalans eru sett markmið til ársins 2015 en ætla má að þau verði endurskoðuð reglulega. Niðurstöður samgöngukönnunar árið 2011 gefa til kynna töluverðar breytingar á ferðamáta starfsmanna LSH frá könnun árið 2008. Sem dæmi má nefna að þeim hefur fækkað úr 80% í 73% sem koma á einkabíl til vinnu. Þar kemur einnig fram að stór hópur fólks getur hugsað sér annan ferðamáta en einkabílinn. LSH er nú þegar byrjað að bæta aðbúnað fólks sem kemur hjólandi til vinnu með bættum geymslum fyrir hjól og býðst starfsmönnum að kaupa strætókort með afslætti. Verið er að skoða með hvaða öðrum hagrænum hætti er hægt að hvetja starfsmenn til að nota vistvænni ferðamáta en einkabílinn. Með því er gert ráð fyrir að ná enn meiri árangri í að draga úr ferðum starfsmanna með einkabíl til vinnu.

Háskóli Íslands, sem einnig verður á svæðinu, hefur líka sett sér stefnu í samgöngumálum í sjálfbærni- og umhverfisstefnu Háskólans sem nálgast má á vef skólans. Þar er lögð áhersla á að draga úr umferð einkabíla, t.a.m. með því að auka gjaldtöku á bílastæðum og bæta aðstöðu fyrir hjólréiðar.

Gott aðgengi fyrir sjúklinga verður tryggt enda snýst starfsemi spítalans um þá og þarfir þeirra.

- Ótrúverðugar lausnir á umferðar- og bílastæðamálum í tengslum við stórauðið byggingarmagn, sem kunna að kalla á stórtækari lausnir í umferðarmálum svæðisins. (Tryggvi Hjörvar, 19. sept. 2012)

Ekki er ráðgert að auka umfang samgöngumannvirkja fyrir einkabílinn í nálægri framtíð á þessu svæði. Gera þarf breytingar á samgöngumannvirkjum næst deiliskipulagssvæðinu vegna breytinga á gatnakerfi innan svæðisins.

Með stjórnun á notkun bílastæða er ætlunin að tryggja að fjöldi bílastæða fyrir sjúklinga sem sækja þjónustu á LSH verði alltaf tryggður. Miðað við áætlaðan fjölda bílastæða er ljóst að þeim starfsmönnum og nemendum HÍ sem koma á bíl í dag mun þurfa að fækka.

- Flest okkar sem starfað hafa einhvern tíma við stórar sjúkrastofnanir erlendis vitum að umferð í kringum slíkar stofnanir eins og er einnig við skóla er hægari en úti á þjóðvegum. Við höfum einnig gert okkur grein fyrir að ef þú lifir og starfar í borg þá þarft þú að gera ráð fyrir lengri tíma til að komast til og frá vinnu en ef þú átt heima á litlum stað eins og Flateyri eða Keflavík. Þetta eru ekki stór tíðindi en virðast vefjast fyrir mörgum. Það skiptir sem sagt ekki öllu máli hvort sjúkrahús er í jaðri byggðar eða í miðborg – umferð er og verður alltaf þung á álagstímum þegar fólk er að koma til og frá vinnu. Hinsvegar virðist ódýrara og heppilegra að skipuleggja almenningssamgöngur við sjúkrahús í miðborg því þar má láta þær koma saman á leið inn til miðborgar. Hin leiðin – að láta nokkrar leiðir hafa endastöð við sjúkrahús í jaðri byggðar og sem byggir á því að mestur hluti fólks fari fyrst inn í miðborg og síðan út til sjúkrahúss hefur heppnast vel í Oslo en ég sé ekki að þessi leið komi til með að höfða til Íslendinga. Undirrituðum finnst flestar athugasemdir sem snúa að byggingarmagni og umferð bifreiða þannig léttvægar og standast ekki skoðun, einkum þegar hann ber saman við eigin reynslu og einnig í ljósi þess að líta verður á byggingarnar sem nauðsynleg lækningatæki til að mæta kröfum tímans. (Ólafur Kjartansson, 19. sept. 2012)

Almenningssamgöngur að Hringbraut eru með því besta sem gerist í borginni í dag. Þær eru þó í stöðugri endurskoðun og með auknum áherslum á greiðfærni þeirra mun þjónustan aukast. Til viðbótar við forgangsrein sem nú er til vesturs á Miklubraut hefur verið til skoðunar að bæta forgang strætó til austurs á móti Klambratúni með svipuðum hætti.

Stefnt að því að gera samgöngumiðstöð á lóð BSÍ fyrir Strætó bs. sem myndi þjóna borginni og almenningssamgöngum utan höfuðborgarsvæðisins sem gera má ráð fyrir að verði lyftistöng fyrir almenningssamgöngur á svæðinu.

- Ég sótti vinnu vestast í Vesturbænum á árunum 2008 til 2010 og vil meina að miðað við umferðapungann þá á helstu stofnæðunum, þ.e. Miklubraut, þá er enginn möguleiki að sú umferð aukist ekki til muna með tilkomu hússins. Einnig finnst mér hæpið að ætlast til þess að starfsmenn sjúkrahúsanna taki strætisvagna eða hjóla í vinnuna. Fólk þarf að sækja börnin sín sem oft eru á tveimur eða fleiri stöðum og því nauðsynlegt að sækja þau í bíl til að tímalínur haldist. (Gunnar Þór Kjartansson, 19. sept. 2012)

Talið er að svigrúm sé til einhvern aukningar umferðar á stofnleiðum gatnakerfisins þegar 1. áfangi verður tekinn í notkun. Stefna yfirvalda borgarinnar í samgöngumálum er að draga úr umferð einkabíla á

höfuðborgarsvæðinu til lengri tíma litið, samanber greinargerðina „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali. Innanríkisráðuneytið hefur lagt á það áherslu að bæta skuli almenningssamgöngur. Borgin vinnur að því að auka veg annarra ferðamáta en einkabílsins. Markmið hafa verið sett í þeim tilgangi að ná þeim. Reykjavíkurborg hefur ásamt Vegagerðinni unnið síðustu ár að því að greiða leið strætó um borgina og fjölga stígum fyrir hjóltreiddar.

LSH hefur sett sér samgöngustefnu sem nálgast má á heimasíðu spítalans. Auk þess má sjá af umfjöllun í umhverfisstefnu LSH að lögð er áhersla á að stuðla að vistvænni ferðamáta starfsmanna. Í samgöngustefnu spítalans eru sett markmið til ársins 2015 en ætla má að þau verði endurskoðuð reglulega. Niðurstöður samgöngukönnunar árið 2011 gefa til kynna töluverðar breytingar á ferðamáta starfsmanna LSH frá könnun árið 2008. Sem dæmi má nefna að þeim hefur fækkað úr 80% í 73% sem koma á einkabíl til vinnu. Þar kemur einnig fram að stór hópur fólks getur hugsað sér annan ferðamáta en einkabílinn. LSH er nú þegar byrjað að bæta aðbúnað fólks sem kemur hjólandi til vinnu með bættum geymslum fyrir hjól og býðst starfsmönnum að kaupa strætókort með afslætti. Verið er að skoða með hvaða öðrum hagrænum hætti er hægt að hvetja starfsmenn til að nota vistvænni ferðamáta en einkabílinn. Með því er gert ráð fyrir að ná enn meiri árangri í að draga úr ferðum starfsmanna með einkabíl til vinnu.

Háskóli Íslands, sem einnig verður á svæðinu, hefur líka sett sér stefnu í samgöngumálum í sjálfbærni- og umhverfisstefnu Háskólans sem nálgast má á vef skólans. Þar er lögð áhersla á að draga úr umferð einkabíla, t.a.m. með því að auka gjaldtöku á bílastæðum og bæta aðstöðu fyrir hjóltreiddar.

- Umferðarkerfið þolir ekki meira. Í tillögum er gert ráð fyrir að fólk gangi, hjóli eða taki strætó. Þó starfsfólk vildi, þarf það oft t.d. að skutla börnum og ná í, fyrir og eftir vinnu, og verða því að vera á bíl. Veður hefur einnig áhrif. Aukinni umferð fylgir meiri mengun og hávaði. Svifryk mælist nú þegar oft yfir hættumörkum og er hættuleg lungnasjúklingum. (Sveinn Ragnarsson, 19. sept. 2012)

Talið er að svigrúm sé til einhverrar aukningar umferðar á stofnleiðum gatnakerfisins þegar 1. áfangi verður tekinn í notkun. Stefna yfirvalda borgarinnar í samgöngumálum er að draga úr umferð einkabíla á höfuðborgarsvæðinu til lengri tíma litið, samanber greinargerðina „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali. Innanríkisráðuneytið hefur lagt á það áherslu að bæta skuli almenningssamgöngur. Borgin vinnur að því að auka veg annarra ferðamáta en einkabílsins. Markmið hafa verið sett í þeim tilgangi að ná þeim. Reykjavíkurborg hefur ásamt Vegagerðinni unnið síðustu ár að því að greiða leið strætó um borgina og fjölga stígum fyrir hjóltreiddar.

LSH hefur sett sér samgöngustefnu sem nálgast má á heimasíðu spítalans. Auk þess má sjá af umfjöllun í umhverfisstefnu LSH að lögð er áhersla á að stuðla að vistvænni ferðamáta starfsmanna. Í samgöngustefnu spítalans eru sett markmið til ársins 2015 en ætla má að þau verði endurskoðuð reglulega. Niðurstöður samgöngukönnunar árið 2011 gefa til kynna töluverðar breytingar á ferðamáta starfsmanna LSH frá könnun árið 2008. Sem dæmi má nefna að þeim hefur fækkað úr 80% í 73% sem koma á einkabíl til vinnu. Þar kemur einnig fram að stór hópur fólks getur hugsað sér annan ferðamáta en einkabílinn. LSH er nú þegar byrjað að bæta aðbúnað fólks sem kemur hjólandi til vinnu með bættum geymslum fyrir hjól og býðst starfsmönnum að kaupa strætókort með afslætti. Verið er að skoða með hvaða öðrum hagrænum hætti er hægt að hvetja starfsmenn til að nota vistvænni ferðamáta en einkabílinn. Með því er gert ráð fyrir að ná enn meiri árangri í að draga úr ferðum starfsmanna með einkabíl til vinnu.

Háskóli Íslands, sem einnig verður á svæðinu, hefur líka sett sér stefnu í samgöngumálum í sjálfbærni- og umhverfisstefnu Háskólans sem nálgast má á vef skólans. Þar er lögð áhersla á að draga úr umferð einkabíla, t.a.m. með því að auka gjaldtöku á bílastæðum og bæta aðstöðu fyrir hjólréiðar.

Gera má ráð fyrir að umferð muni aukast eitthvað vegna 1. áfanga en mjög lítið í samanburði við þá umferð sem í dag er á stofnbrautunum. Sem dæmi má nefna að á Miklubraut við Klambratún er áætlað að umferð aukist um 2000 bíla á sólarhring sem er um 5% aukning við opnun 1. áfanga. Talið er að svigrúm sé til aukningar umferðar á stofnleiðum gatnakerfisins en stefnumótun borgarinnar miðar að því að auka hlut annarra ferðamáta en bílsins og þannig vinna gegn aukinni bílaumferð. Til lengri tíma lítið vísast til greinargerðarinnar „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali.

Mengun er nú þegar töluverð nálægt stofnleiðum á svæðinu og í dag er hljóðstig yfir kröfum reglugerðar um hávaða nr. 724/2008 á miðbæjarsvæðum og víðar vegna umferðar (óháð stækkun Landspítalans við Hringbraut). Reykjavíkurborg hefur undanfarin ár unnið að aðgerðum vegna umferðarhávaða, m.a. með styrkveitingum vegna betrubóta á hljóðeinangrun í byggingum. Einnig er nú í aðsigi vinna vegna skilgreiningar aðgerðaáætlunar gegn hávaða í samræmi við reglugerð 1000/2005. Ekki má búast við mikilli breytingu á hljóðvist vegna aukinnar umferðar í nágrenni deiliskipulagssvæðisins en umferð þarf að aukast um 30-40% til að það sé merkjanlegt í auknum hávaða. Loftgæðin eru hér tekin almennt til umfjöllunar enda einskorðast þau hvorki við Landspítalalóðina né heldur mun sú umferðaraukning sem starfsemi á henni veldur hafa úrslitaáhrif á loftgæði á þessu svæði.

Loftgæðamál á svæðinu þarf að taka heildstæðar og skoða þá hvort einstaka svæði séu viðkvæmari en önnur. Deiliskipulag þessa svæðis er þar ekki stærri áhrifavaldur en önnur uppbygging í Vatnsmýri, uppbygging í tengslum við umferðarmiðstöðina, háskólasvæðið í heild sinni o.s.frv. Í mars 2009 samþykkti heilbrigðisnefnd Reykjavíkur viðbragðsáætlun um loftgæði skv. reglugerð um loftgæði nr. 787/1999. Viðbragðsáætlunin tekur til skammtímaaðgerða til að koma í veg fyrir að farið sé yfir heilsuverndarmörk hvað varðar loftmengun vegna mismunandi mengunaruppspretna. Samfara gerð viðbragðsáætlunar Reykjavíkur fyrir loftgæði var unnið að loftslags- og loftgæðastefnu Reykjavíkurborgar sem samþykkt var í borgarráði í september 2009 en í henni er fjallað um langtímaaðgerðir. Markmið hennar er m.a. að tryggja borgarbúum heilnæmt andrúmsloft. Fleiri mikilvægar áætlanir hafa verið samþykktar af borgarráði sem varða bætt loftgæði í borginni, s.s. samgönguáætlun Reykjavíkurborgar og græn skref Reykjavíkurborgar í samgöngumálum sem og svokölluð aðgerðaáætlun þeirrar staðardagskrár 21 fyrir Reykjavík sem nú er í gildi (Reykjavík í mótun).

- Ég tel að umferðin verði það mikil að ekki sé stætt á því að hafa nýju bygginguna þar. Ekki hægt að ætlast til að starfsfólk taki strætó – verður aldrei að veruleika. (Kristlaug S. Sveinsdóttir, 19. sept. 2012)

Gera má ráð fyrir að umferð muni aukast eitthvað vegna 1. áfanga en mjög lítið í samanburði við þá umferð sem í dag er á stofnbrautunum. Sem dæmi má nefna að á Miklubraut við Klambratún er áætlað að umferð aukist um 2000 bíla á sólarhring sem er um 5% aukning við opnun 1. áfanga. Talið er að svigrúm sé til aukningar umferðar á stofnleiðum gatnakerfisins en stefnumótun borgarinnar miðar að því að auka hlut annarra ferðamáta en bílsins og þannig vinna gegn aukinni bílaumferð. Til lengri tíma lítið vísast til greinargerðarinnar „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali.

Vegna þess vaktafyrirkomulags sem er á Landspítalanum kemur stór hluti starfsmanna fyrir til vinnu en mesti álagstíminn er á stofnbrautakerfinu. Síðdegis er umferðarálagstoppurinn dreifðari en að morgni en starfsmenn eru að mestu að fara úr vinnu í upphafi þess álagstoppa í umferð á stofnbrautunum.

Sjúklingar og þeir sem sækja þjónustu dreifast yfir daginn auk þeirra sem koma og þjónusta starfsemina á svæðinu. Aðstandendur og gestir koma síðan að mestu frá hádegi og fram eftir degi.

Aukning umferðar vegna tilfærslu starfsemi inn á svæðið mun því ekki öll bætast við á álagstímum þegar umferðin er hve erfiðust á stofnbrautunum.

LSH hefur sett sér samgöngustefnu sem nálgast má á heimasíðu spítalans. Auk þess má sjá af umfjöllun í umhverfisstefnu LSH að lögð er áhersla á að stuðla að vistvænni ferðamáta starfsmanna. Í samgöngustefnu spítalans eru sett markmið til ársins 2015 en ætla má að þau verði endurskoðuð reglulega. Niðurstöður samgöngukönnunar árið 2011 gefa til kynna töluverðar breytingar á ferðamáta starfsmanna LSH frá könnun árið 2008. Sem dæmi má nefna að þeim hefur fækkað úr 80% í 73% sem koma á einkabíl til vinnu. Þar kemur einnig fram að stór hópur fólks getur hugsað sér annan ferðamáta en einkabílinn. LSH er nú þegar byrjað að bæta aðbúnað fólks sem kemur hjólandi til vinnu með bættum geymslum fyrir hjól og býðst starfsmönnum að kaupa strætókort með afslætti. Verið er að skoða með hvaða öðrum hagrænum hætti er hægt að hvetja starfsmenn til að nota vistvænni ferðamáta en einkabílinn. Með því er gert ráð fyrir að ná enn meiri árangri í að draga úr ferðum starfsmanna með einkabíl til vinnu.

Háskóli Íslands, sem einnig verður á svæðinu, hefur líka sett sér stefnu í samgöngumálum í sjálfbærni- og umhverfisstefnu Háskólans sem nálgast má á vef skólans. Þar er lögð áhersla á að draga úr umferð einkabíla, t.a.m. með því að auka gjaldtöku á bílastæðum og bæta aðstöðu fyrir hjólréiðar.

- Ég er hrædd og reyndar viss um að það gengur aldrei upp að byggja svona stóran spítala á þessu svæði. Íslenskt veðurfar breytist ekki svo mjög að hægt sé að fara hjólandi í vinnuna, gangandi eða með strætó, allan ársins hring. Það verður alltaf stór hluti starfsmanna sem kemur á eigin bíl, einkum þau sem eiga börn til að fara með í skóla og barnaheimili. (Kristín R. Magnúsdóttir, 19. sept. 2012)

Ekki er ráðgert að allt starfsfólk mæti alltaf hjólandi eða með strætó. LSH hefur þó sett sér samgöngustefnu sem nálgast má á heimasíðu spítalans. Auk þess má sjá af umfjöllun í umhverfisstefnu LSH að lögð er áhersla á að stuðla að vistvænni ferðamáta starfsmanna. Í samgöngustefnu spítalans eru sett markmið til ársins 2015 en ætla má að þau verði endurskoðuð reglulega. Niðurstöður samgöngukönnunar árið 2011 gefa til kynna töluverðar breytingar á ferðamáta starfsmanna LSH frá könnun árið 2008. Sem dæmi má nefna að þeim hefur fækkað úr 80% í 73% sem koma á einkabíl til vinnu. Þar kemur einnig fram að stór hópur fólks getur hugsað sér annan ferðamáta en einkabílinn. LSH er nú þegar byrjað að bæta aðbúnað fólks sem kemur hjólandi til vinnu með bættum geymslum fyrir hjól og býðst starfsmönnum að kaupa strætókort með afslætti. Verið er að skoða með hvaða öðrum hagrænum hætti er hægt að hvetja starfsmenn til að nota vistvænni ferðamáta en einkabílinn. Með því er gert ráð fyrir að ná enn meiri árangri í að draga úr ferðum starfsmanna með einkabíl til vinnu.

Háskóli Íslands, sem einnig verður á svæðinu, hefur líka sett sér stefnu í samgöngumálum í sjálfbærni- og umhverfisstefnu Háskólans sem nálgast má á vef skólans. Þar er lögð áhersla á að draga úr umferð einkabíla, t.a.m. með því að auka gjaldtöku á bílastæðum og bæta aðstöðu fyrir hjólréiðar.

Stefna yfirvalda borgarinnar í samgöngumálum er að draga úr umferð einkabíla á höfuðborgarsvæðinu til lengri tíma lítið, samanber greinargerðina „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali. Innanríkisráðuneytið hefur lagt á það áherslu að bæta skuli almenningssamgöngur. Borgin vinnur að því að auka veg annarra ferðamáta en einkabílsins. Markmið hafa verið sett í þeim tilgangi að ná þeim. Reykjavíkurborg hefur ásamt Vegagerðinni unnið síðustu ár að því að greiða leið strætó um borgina og fjölga stígum fyrir hjóltreiar.

- Umferðaröngþveitið sem mun myndast vegna aukinnar bílaumferðar um svæðið mun verða gríðarlegt. Miðað við samgöngustefnu Landspítalans sem var samþykkt 2011 <http://www.landspitali.is/lisalib/getfile.aspx?itemid=29113> var markmiðið fyrir 2015 að minnka úr 79% í 72% fjölda þeirra sem koma á spítalann á einkabílfreið. Ef þessi tala er athuguð nánar þá mun Vatnsmýrin og núverandi umferðarsamgönguæðar ekki standa undir þeim fjölda sjúklinga sem munu sækja nýja spítalann á einkabíl. Væri ekki nær að hafa spítalann á betri stað, annars staðar í borginni og hafa stæði gjaldfrjáls? (Hildur Arna Gunnarsdóttir, 19. sept. 2012)

Í dag kemur á svæðið við Hringbraut mikil hluti þess fólks sem mun starfa, nema og sækja þjónustu þar í framtíðinni. Það mun verða aukning umferðar vegna tilflutnings starfsemi sem í dag er dreifð um borgina. Skoðun á umferð í tengslum við deiliskipulagið byggði á því að ferðavenjur myndu ekki breytast frá því sem var þegar hún var gerð. Þá komu 79% starfsmanna á einkabíl til vinnu (komu sjálfir eða voru keyrðir). Í samgöngukönnun sem gerð var í nóvember 2011 kom í ljós að þetta hlutfall var komið í 73%.

HÍ mun einnig auka uppbyggingu sína á svæðinu. Í dag er sú starfsemi einnig dreifð um borgina en að hluta til er hún í vesturborginni og umferð tengd henni því á Miklubraut og Hringbraut og mun það ekki breytast frá því sem nú er.

Ekki er endanlega búið að ákveða með hvaða hætti stýring verður á notkun bílastæða en stefnt er að samningi um þau mál á milli borgar og lóðarhafa. Minna framboð á bílastæðum og gjaldtaka fyrir þau dregur úr umferð. Stefna borgarinnar er að öll bílastæði verði gjaldskyld á lóð spítalans og sem víðast við vinnustaði í nágrenni miðborgarinnar.

- 1. Byggingar á nesinu (Reykjavík) á þessu svæði hafa þegar sprengt gatnakerfi. Háskóli Íslands, Háskólinn í Reykjavík og Íslensk erfðagreining eru þegar á þessu svæði. 2. Íbúar við Barónsstíg hafa þegar fengið nóg en bílastæði, lögleg og ólögleg, eru meira en fullnýtt 3. Starfsfólk Landspítala hjóla í vinnuna er lélegur brandari og ekki svaraverður. 4. Bílastæðahús. Hvar og hve stórt? (Karl Haraldsson, 19. sept. 2012)

Gera má ráð fyrir að umferð muni aukast eitthvað vegna 1. áfanga en mjög lítið í samanburði við þá umferð sem í dag er á stofnbrautunum. Sem dæmi má nefna að á Miklubraut við Klambartún er áætlað að umferð aukist um 2000 bíla á sólarhring sem er um 5% aukning við opnun 1. áfanga. Talið er að svigrúm sé til aukningar umferðar á stofnleiðum gatnakerfisins en stefnumótun borgarinnar miðar að því að auka hlut annarra ferðamáta en bílsins og þannig vinna gegn aukinni bílaumferð. Til lengri tíma lítið vísast til greinargerðarinnar „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali.

Í dag er ekki gjaldskylda nema á litlum hluta svæðisins við Landspítalann við Hringbraut. Lagt er í hverfum næst spítalanum en bílaþlön sem ætluð eru fyrir starfsmenn og nemendur eru minna notuð. Gert er ráð fyrir að taka upp stjórnun á notkun bílastæða en með því er ætlunin að tryggja að fjöldi bílastæða fyrir sjúklinga sem sækja þjónustu á LSH verði alltaf tryggður. Með því er einnig ráðgert að

draga úr fjölda starfsmanna og nemenda sem koma á einkabíl á svæðið. Gera má ráð fyrir að skoða þurfi bílastæðamál í hverfum næst spítalanum einnig.

Vilji er fyrir því af hendi borgarinnar að tekin verði upp gjaldskylda af öllum bílastæðum á lóð Landspítalans að höfðu samráði hagsmunaaðila. Samhliða því verði tekin upp gjaldtaka af öllum bílastæðum í aðliggjandi hverfum við Landspítala vestan Snorrabrautar og norðan Hringbrautar á Skólavörðuholti.

Í nóvember 2011 hjóluðu um 6% starfsmanna LSH til vinnu. LSH og HÍ hafa sett sér þau markmið að auka veg vistvænna samgangna. LSH hefur sett sér samgöngustefnu sem nálgast má á heimasíðu spítalans. Auk þess má sjá af umfjöllun í umhverfisstefnu LSH að lögð er áhersla á að stuðla að vistvænni ferðamáta starfsmanna. Í samgöngustefnu spítalans eru sett markmið til ársins 2015 en ætla má að þau verði endurskoðuð reglulega. Niðurstöður samgöngukönnunar árið 2011 gefa til kynna töluverðar breytingar á ferðamáta starfsmanna LSH frá könnun árið 2008. Sem dæmi má nefna að þeim hefur fækkað úr 80% í 73% sem koma á einkabíl til vinnu. Þar kemur einnig fram að stór hópur fólks getur hugsað sér annan ferðamáta en einkabílinn. LSH er nú þegar byrjað að bæta aðbúnað fólks sem kemur hjólandi til vinnu með bættum geymslum fyrir hjól og býðst starfsmönnum að kaupa strætókort með afslætti. Verið er að skoða með hvaða öðrum hagrænum hætti er hægt að hvetja starfsmenn til að nota vistvænni ferðamáta en einkabílinn. Með því er gert ráð fyrir að ná enn meiri árangri í að draga úr ferðum starfsmanna með einkabíl til vinnu.

Í 1. áfanga uppbyggingarinnar eru ráðgerð 1600 bílastæði. Eru 1035 dreifð um svæðið en í bílastæðahúsi verða 565 bílastæði. Auk þessara stæða er miðað við að ef svokölluð randbyggð verður komin verði 150 bílastæði við hana. Miðað er við að þegar svæðið verður fullbyggt verði á svæðinu 2000 stæði auk bílastæða sem tilheyra randbyggðinni. Bílastæðahús er ráðgert í 1. áfanga í suðvestur horni deiliskipulagssvæðisins við Hringbraut. Síðar muni geta komið til viðbótar bílastæðakjallari í suðaustur horni svæðis og sunnan geðdeildar.

- Staðsetningin á sjúkrahúsi niðri við tjörn er svo mikil tímaskekkja að það nær engu lagi: Bílastæði á að leysa með risavöxnu bílastæðahúsi sem þar að auki er ekki nógu stórt fyrir alla bílana sem starfsfólk kemur á, þetta á að leysa með því að hvetja fólk til þess að koma á hjóli. Réttlætning staðsetningar er að þetta sé háskólasjúkrahús og fólk sé á sífeldu ráfi milli sjúkrahússins og háskólans. Við eftirgrennslan komust menn þó að því að þeir kennarar sem kenndu bæði við háskólann og í sjúkrahúsinu færu aldrei á milli og ekki nemendur heldur. Annað hvort eru menn í bóknámi eða í verknámi þann daginn. Það hefðu verið betri rök að það þyrfti að hafa geðdeild nálægt Alþingi. Nálægð við Reykjavíkurlugvöll var líka tiltekin, alvarlegustu sjúkraflugin eru þó framkvæmd með þyrlum. (Kristján Ingólfsson, 20. sept. 2012)

Bílastæði verða bæði á jörð en einnig í bílastæðahúsum og kjöllum. Ekki verður ótakmarkaður fjöldi bílastæða. Með stjórnun á notkun bílastæða er ætlunin að tryggja að fjöldi bílastæða fyrir sjúklinga sem sækja þjónustu á LSH verði alltaf tryggður. Með því er einnig ráðgert að draga úr fjölda starfsmanna og nemenda sem koma á einkabíl á svæðið.

Stefna yfirvalda borgarinnar í samgöngumálum er að draga úr umferð einkabíla á höfuðborgarsvæðinu til lengri tíma lítið, samanber greinargerðina „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali. Innanríkisráðuneytið hefur lagt á það áherslu að bæta skuli almenningssamgöngur. Borgin vinnur

að því að auka veg annarra ferðamáta en einkabílsins. Markmið hafa verið sett í þeim tilgangi að ná þeim. Reykjavíkurborg hefur ásamt Vegagerðinni unnið síðustu ár að því að greiða leið strætó um borgina og fjölga stígum fyrir hjólréiðar.

Í ljósi þessa hefur LSH sett sér samgöngustefnu sem nálgast má á heimasíðu spítalans. Auk þess má sjá af umfjöllun í umhverfisstefnu LSH að lögð er áhersla á að stuðla að vistvænni ferðamáta starfsmanna. Í samgöngustefnu spítalans eru sett markmið til ársins 2015 en ætla má að þau verði endurskoðuð reglulega. Niðurstöður samgöngukönnunar árið 2011 gefa til kynna töluverðar breytingar á ferðamáta starfsmanna LSH frá könnun árið 2008. Sem dæmi má nefna að þeim hefur fækkað úr 80% í 73% sem koma á einkabíl til vinnu. Þar kemur einnig fram að stór hópur fólks getur hugsað sér annan ferðamáta en einkabílinn. LSH er nú þegar byrjað að bæta aðbúnað fólks sem kemur hjólandi til vinnu með bættum geymslum fyrir hjól og býðst starfsmönnum að kaupa strætókort með afslætti. Verið er að skoða með hvaða öðrum hagrænum hætti er hægt að hvetja starfsmenn til að nota vistvænni ferðamáta en einkabílinn. Með því er gert ráð fyrir að ná enn meiri árangri í að draga úr ferðum starfsmanna með einkabíl til vinnu.

Háskóli Íslands, sem einnig verður á svæðinu, hefur líka sett sér stefnu í samgöngumálum í sjálfbærni- og umhverfisstefnu Háskólans sem nálgast má á vef skólans. Þar er lögð áhersla á að draga úr umferð einkabíla, t.a.m. með því að auka gjaldtöku á bílastæðum og bæta aðstöðu fyrir hjólréiðar.

Ekki er endanlega búið að ákveða með hvaða hætti stýring verður á notkun bílastæða en stefnt er að samningi um þau mál á milli borgar og lóðarhafa. Minna framboð á bílastæðum og gjaldtaka fyrir þau dregur úr umferð. Stefna borgarinnar er að öll bílastæði verði gjaldskyld á lóð spítalans og sem víðast við vinnustaði í nágrenni miðborgarinnar.

- Þessi ný Landspítali leiðir til meiri umferðar og meiri svifryksmengunar sem engum er hollt. Á Íslandi er óraunhæft að búast við að margir taki strætó eða hjóli, vegna lélegra almenningssamgangna og ótryggs veðurfars, því verða fleiri bílar að keyra þessa leið til að komast að spítalanum. Ég starfa í miðbænum og bý í 103 og ég get verið allt að 20 mínútur að komast til og frá heimili mínu á álagstímum. Ég held að þessi tími eigi einungis eftir að aukast ef þessi ný Landspítali er byggður. Þar að auki hlýtur neyðaraðgengi fyrir sjúkubíla að verða erfiðara eftir því sem fleiri keyra þessa leið. (Elísabet Anna Vignir, 20. sept. 2012)

Gera má ráð fyrir að umferð muni aukast eitthvað vegna 1. áfanga en mjög lítið í samanburði við þá umferð sem í dag er á stofnbrautunum. Sem dæmi má nefna að á Miklubraut við Klambatún er áætlað að umferð aukist um 2000 bíla á sólarhring sem er um 5% aukning við opnun 1. áfanga. Talið er að svigrúm sé til aukningar umferðar á stofnleiðum gatnakerfisins en stefnumótun borgarinnar miðar að því að auka hlut annarra ferðamáta en bílsins og þannig vinna gegn aukinni bílaumferð. Til lengri tíma lítið vísast til greinargerðarinnar „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali.

Stefna yfirvalda borgarinnar í samgöngumálum er að draga úr umferð einkabíla á höfuðborgarsvæðinu til lengri tíma lítið, samanber greinargerðina „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali. Innanríkisráðuneytið hefur lagt á það áherslu að bæta skuli almenningssamgöngur. Borgin vinnur að því að auka veg annarra ferðamáta en einkabílsins. Markmið hafa verið sett í þeim tilgangi að ná þeim. Reykjavíkurborg hefur ásamt Vegagerðinni unnið síðustu ár að því að greiða leið strætó um borgina og fjölga stígum fyrir hjólréiðar.

Í ljósi þessa hefur LSH sett sér samgöngustefnu sem nálgast má á heimasiðu spítalans. Auk þess má sjá af umfjöllun í umhverfisstefnu LSH að lögð er áhersla á að stuðla að vistvænni ferðamáta starfsmanna. Í samgöngustefnu spítalans eru sett markmið til ársins 2015 en ætla má að þau verði endurskoðuð reglulega. Niðurstöður samgöngukönnunar árið 2011 gefa til kynna töluverðar breytingar á ferðamáta starfsmanna LSH frá könnun árið 2008. Sem dæmi má nefna að þeim hefur fækkað úr 80% í 73% sem koma á einkabíl til vinnu. Þar kemur einnig fram að stór hópur fólks getur hugsað sér annan ferðamáta en einkabílinn. LSH er nú þegar byrjað að bæta aðbúnað fólks sem kemur hjólandi til vinnu með bættum geymslum fyrir hjól og býðst starfsmönnum að kaupa strætókort með afslætti. Verið er að skoða með hvaða öðrum hagrænum hætti er hægt að hvetja starfsmenn til að nota vistvænni ferðamáta en einkabílinn. Með því er gert ráð fyrir að ná enn meiri árangri í að draga úr ferðum starfsmanna með einkabíl til vinnu.

Háskóli Íslands, sem einnig verður á svæðinu, hefur líka sett sér stefnu í samgöngumálum í sjálfbærni- og umhverfisstefnu Háskólans sem nálgast má á vef skólans. Þar er lögð áhersla á að draga úr umferð einkabíla, t.a.m. með því að auka gjaldtöku á bílastæðum og bæta aðstöðu fyrir hjólréiðar.

- Einnig er gerð athugasemd við að ekki sé sérstaklega tekin fyrir umferðargreining stofnbrautakerfisins og byggingartíma þess. Sér í lagi Sundabrautar/ganga sem koma væntanlega til með að færa umferðarpunga frá Hringbraut yfir á Sæbraut í átt að spítalanum, og ganga/brautar um Hlíðarfót sem var í upphaflegri áætlun forsenda fyrir staðsetningu spítalans. Staðsetningarforsendur spítalans, byggingarmagns og starfsemi voru upphaflega (skv. útgefnu efni) staðsetning flugvallarins og mikil uppbygging stofnbrautakerfisins með göngum (Holtsgöngum, Hlíðarfótargöngum og stækkun og lagningu Hringbrautar í stokk). Hæpið er að almannasamgöngur og hjólréiðar leysi vandann sem skapast við aukið byggingarmagn svæðisins og takmarkaðrar uppbyggingar stofnbrauta. Vakin er athygli á áhættu vegna umferðarpunga (umferð um Miklubraut teppist 2 sinnum á dag, 3 með tilkomu spítalans) og sjúkraflutninga. Því er mótmælt að tækifærið við þessa vinnu sé ekki nýtt til að draga úr umferð um Eiríksgötu og færa alfarið niður á Snorrabraut/Gömlu Hringbraut og nýju Hringbraut, heldur þvert á móti gert ráð fyrir meiri umferð um Eiríksgötu (og væntanlega Barónsstíg). Bent er á möguleika á að auka aðeins byggingarmagn neðan gömlu Hringbrautar til að halda byggðamynstri holtisins og setja inn ákvæði um endurskipulagningu umferðar innan svæðis þannig að hún beinist niður á stærri göturnar í stað innanhverfisgatna eins og Eiríksgötu og Barónsstígs. (Kjartan T. Hjörvar, 19. okt. 2012)

Gera má ráð fyrir að umferð muni aukast eitthvað vegna 1. áfanga en mjög lítið í samanburði við þá umferð sem í dag er á stofnbrautunum. Sem dæmi má nefna að á Miklubraut við Klambratún er áætlað að umferð aukist um 2000 bíla á sólarhring sem er um 5% aukning við opnun 1. áfanga. Talið er að svigrúm sé til aukningar umferðar á stofnleiðum gatnakerfisins en stefnumótun borgarinnar miðar að því að auka hlut annarra ferðamáta en bílsins og þannig vinna gegn aukinni bílaumferð. Til lengri tíma lítið vísast til greinargerðarinnar „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali.

Ekki er verið að beina umferð sérstaklega um Eiríksgötu né Barónsstíg innan núverandi íbúabyggðar í deiliskipulaginu. Með staðsetningu bílastæða starfsmanna og nemenda næst stofnbrautunum, Hringbraut og Miklubraut, er dregið úr líkum á því að öikumenn aki í gegnum nærliggjandi íbúðarhverfi. Skipulag svæðisins miðar allt að því að aðkoma akandi umferðar verði frá Hringbraut, Miklubraut, Bústaðavegi og Snorrabraut.

Aðrar athugasemdir tengdar umferð:

Nr. 525: Athugasemdir frá skipulags- og mannvirkjanefnd Seltjarnarnesbæjar

Þórður Ólafur Búason, skipulagsfulltrúi fyrir hönd skipulags- og mannvirkjanefndar Seltjarnarnesbæjar, dags. 18. október 2012:

- Skipulags- og mannvirkjanefnd Seltjarnarness skorar á Borgarstjórn Reykjavíkur að láta gera raunhæfa rýmingaráætlun fyrir íbúa bæði Vesturbæjar sem og Seltjarnarness og sýna fram á að aukin umferð valdi ekki hættu á að þessir íbúar „lokist inni“ vegna aukinnar umferðar um svæðið. Vakin er athygli á að vegna breytinga sem hafa verið gerðar um Geirsgötu/Kalkofnsveg, þ.e. frá Tollhúsinu og framhjá Hörpu, og áforma um uppbyggingu við Geirsgötu sem og að þrengja umferðaræðar enn frekar, virðist sem Reykjavíkurborg sé mikið í mun að íbúar vesturluta höfuðborgarsvæðisins komist illa leiðar sinnar.
- Svo virðist vera sem stofnbrautir að Landspítala – háskólasjúkrahúsi séu komnar að þolmörkum. Reykjavíkurborg getur því ekki samþykkt fyrirbyggjandi tillögu að deiliskipulagi þar sem stofnbrautir ná ekki að þjóna aukinni bílaumferð verði henni framfylgt.

Eigi nýr Landspítali að rísa við Hringbraut er nauðsynlegt að breyta samgöngumannvirkjum samhliða gerð raunhæfrar tillögu að nýju deiliskipulagi. Lagt er því til að ráðist verði í gerð Öskjuhlíðarganga, stokks vestur fyrir Landspítalann og austur fyrir Lönguhlíð, og jafnframt verði Holtsgöngum haldið í aðalskipulagi. Nái þetta ekki fram að ganga verði staðsetning spítalans endurskoðuð.

Almennt er ljóst að höfuðborgin verður ekki rýmd á skömmum tíma komi sú staða upp að þess þurfi. Æskilegt er að unnin verði rýmingaráætlun fyrir höfuðborgarsvæðið í heild. Ekki er augljóst samengi á milli slíkrar áætlunar og deiliskipulags Landspítalans en flöskuhálsar í umferð liggja utan áhrifasvæðis deiliskipulagsins.

Gera má ráð fyrir að umferð muni aukast eitthvað vegna 1. áfanga en mjög lítið í samanburði við þá umferð sem í dag er á stofnbrautunum. Sem dæmi má nefna að á Miklubraut við Klambartún er áætlað að umferð aukist um 2000 bíla á sólarhring sem er um 5% aukning við opnun 1. áfanga. Talið er að svigrúm sé til aukningar umferðar á stofnleiðum gatnakerfisins en stefnumótun borgarinnar miðar að því að auka hlut annarra ferðamáta en bílsins og þannig vinna gegn aukinni bílaumferð. Til lengri tíma lítið vísast til greinargerðarinnar „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali.

Holtsgöng myndu fyrst og fremst skapa tækifæri til að draga úr umferð á öðrum götum eins og Lækjargötu-Fríkirkjuveg og Snorrabraut.

Nr. 522: Athugasemdir frá Metróhóp Háskóla Íslands

Björn Kristinsson fyrir hönd Metróhóps Háskóla Íslands, dags. 4. september 2012:

Spyrja má hvort áætlanir um breyttar ferðavenjur séu raunhæfar. Það er ljóst að slíkt gerist ekki af sjálfu sér. Mikilvægur þáttur í því að fólk breyti sínum ferðavenjum er að því sé boðnir aðrir kostir varðandi ferðamáta og að notaðir séu hagrænir hvatar sem letja fólk frá því að nota einkabílinn einkum til ferða til og frá vinnu og skóla. Ef það er gert má vænta breytinga en ef það er ekki gert er ekki við öðru að búast en að fólk haldi áfram að nota einkabílinn í sínum ferðum.

Bls. 8: Þó að einungis 6% starfsmanna noti strætó árið 2011 er framtíðarstaðsetning spítala og háskóla á deiliskipulagssvæðinu er mjög góð m.t.t. þeirrar þjónustu sem gerist í dag. Við Hringbraut koma saman fleiri leiðir almenningssvagna en á fáum stöðum annarsstaðar en á skiptistöðvum.

Bls. 9 og 11: vissulega fer húsrými undir hjólastæði. Ekki eru þau öll í sérhúsum og verður hægt að útfæra mörg þeirra á mikils tilkostnaðar. Bílastæðahús kostar sitt og hefur LSH og HÍ sett sér markmið um að draga úr umferð starfsmanna og nemenda á einkabíl til að m.a. að draga úr þessum kostnaði.

Bls. 13: Minni umferð – minni tafir.

Bls. 14: eingöngu er vísað í ferðamáta sem aðgengilegir eru í dag. Skoða þarf samgöngumál og máta í stærra samhengi en ekki í einstöku deiliskipulagi og horfa til annarrar uppbyggingar. Er það m.a. gert m.a. í aðalskipulagi.

Stefna yfirvalda borgarinnar í samgöngumálum er að draga úr umferð einkabíla á höfuðborgarsvæðinu til lengri tíma lítið, samanber greinargerðina „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali. Innanríkisráðuneytið hefur lagt á það áherslu að bæta skuli almenningssamgöngur. Borgin vinnur að því að auka veg annarra ferðamáta en einkabílsins. Markmið hafa verið sett í þeim tilgangi að ná þeim. Reykjavíkurborg hefur ásamt Vegagerðinni unnið síðustu ár að því að greiða leið strætó um borgina og fjölga stígum fyrir hjóleiðar.

Nr. 524: Athugasemdir frá hverfisráði Hlíða

Hilmar Sigurðsson fyrir hönd hverfisráðs Hlíða, dags. 4. september 2012 (vinsamlegast sendið svör einnig á sigtryggur.jonsson@reykjavik.is):

Gera má ráð fyrir að umferð muni aukast eitthvað vegna 1. áfanga en mjög lítið í samanburði við þá umferð sem í dag er á stofnbrautunum. Sem dæmi má nefna að á Miklubraut við Klambratún er áætlað að umferð aukist um 2000 bíla á sólarhring sem er um 5% aukning við opnun 1. áfanga. Talið er að svigrúm sé til aukningar umferðar á stofnleiðum gatnakerfisins en stefnumótun borgarinnar miðar að því að auka hlut annarra ferðamáta en bílsins og þannig vinna gegn aukinni bílaumferð. Til lengri tíma lítið vísast til greinargerðarinnar „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali.

Taka má undir að umhverfisáhrif umferðar á Miklubraut eru talsverð og þau þurfi að minnka. Það er ásetningur Reykjavíkurborgar að lækka hraða á Miklubraut sem mun minnka hávaða og rykmengun. Einnig verður haldið áfram að ná fram fækkun bíla á nagladekkjum. Með breytingum á reglum um vörugjöld eru innfluttir bílar almennt minni og eyðslugrenni. Allt hjálpar þetta til að minnka umhverfisáhrif. Dýrar umferðarlausnir sem skapa aukna umferð bíla eru andstæð stefnu borgarinnar og hafa verið lagðar til hliðar. „Stefnt er að því að stórauка hlutdeild hjóleiða í borginni með því að leggja fleiri og betri hjólastíga og bæta aðstöðu fyrir hjóleiðafólk“ eins og segir í hjóleiðaáætlun Reykjavíkurborgar sem samþykkt var í borgarstjórn í janúar árið 2010. Stefna sem miðar að því að draga úr bílaumferð almennt í borginni. Í greinargerð um umferðarmál tengd deiliskipulaginu er áætluð aukning umferðar vegna uppbyggingar á deiliskipulagssvæðinu.

Í dag er umferð á Miklubraut milli Lönguhlíðar og Snorrabrautar um 42 þúsund ökutæki á dag. Gert er ráð fyrir að við flutning starfsemi í 1. áfanga fjölgi bílferðum um 2000 á dag inn á svæðið við Hringbraut. Einhver fjölgun mun einnig verða þegar starfsemi Heilbrigðisvísindasviðs HÍ vex á svæðinu en þessar ferðir fara nú þegar að miklum hluta um nálægar stofnbrautir á leið vestur í HÍ. Áætlað er að bílferðum

geti fjölgað um 1500 á dag vegna uppbyggingar randbyggðar á svæðinu. Þegar allt svæði verður uppbyggt má ætla að ferðum til og frá svæðinu fjölgi um allt að 13.500 ferðir á sólarhring eftir að síðari áfangi hefur verið byggður. Þessar tölur miðast við ferðavenjur eins og þær tíðkast í dag.

Helsti álagstími árdegis á nálægum stofnbrautum er milli klukkan 8.00 og 9.00. Eins og áður hefur komið fram eru flestir starfsmenn mættir til vinnu á þeim tíma og bætast því ekki við álagstoppinn á stofnbrautunum. Síðdegis mun aukning umferðar vegna starfsmanna hafa meiri áhrif á álagstímanum. Gestir og sjúklingar dreifast jafnar yfir daginn og hafa því minni áhrif á álagstoppinn árdegis.

Miðað við núverandi búsetu starfsmanna LSH var lagt mat á hvaða leið starfsmenn muni koma til vinnu. Kemur í ljós að af þeim viðbótarfjölda bílferða sem ætla megna að komi á deiliskipulagssvæði muni um 47% vilja koma eftir Miklubraut. Miðað við þetta gæti aukning umferðar á Miklubraut á áðurnefndu svæði numið 5-6% fyrir sólarhringinn.

Í greinargerð í töflu 7 getur að líta áætlaðar tölur um umferð á helstu stofnleiðum kringum deiliskipulagssvæðið árið 2017 og við lok uppbyggingar svæðisins. Þar er, eins og kemur fram í texta, inni áætlun um aukna umferð vegna annarrar uppbyggingar en bara á deiliskipulagssvæðinu. Er það gert þar sem erfitt er að horfa til langrar framtíðar þegar verið er að skoða t.d. hávaða og gera bara ráð fyrir uppbyggingu á þessum einstaka reit meðan vitað er að meiri breytingar muni hafa átt sér stað á þeim tíma. Til langs tíma eins og hérna er horft til má þó einnig ætla að breytingar muni hafa átt sér stað, t.d. í breytingum á ferðamáta fólks sem getur hefur áhrif á þessar áætlanir. Ekki var þó gert ráð fyrir því í þessum spám.

Umferð á stofnbrautum þarf að skoða í stærra samhengi og horfa til annarrar uppbyggingar. Er það m.a. gert í aðalskipulagi.

Reykjavíkurborg mun gera kröfur um að fyllsta hreinlætis verði gætt vegna flutnings á jarðvegi og byggingarefnum

Mengun er nú þegar töluverð nálægt stofnleiðum á svæðinu og í dag er hljóðstig yfir kröfum reglugerðar um hávaða nr. 724/2008 á miðbæjarsvæðum og víðar vegna umferðar (óháð stækkun Landspítalans við Hringbraut). Reykjavíkurborg hefur undanfarin ár unnið að aðgerðum vegna umferðarhávaða, m.a. með styrkveitingum vegna betrubóta á hljóðeinangrun í byggingum. Einnig er nú í aðsigi vinna vegna skilgreiningar aðgerðaáætlunar gegn hávaða í samræmi við reglugerð 1000/2005. Ekki má búast við mikilli breytingu á hljóðvist vegna aukinnar umferðar í nágrenni deiliskipulagssvæðisins en umferð þarf að aukast um 30-40% til að það sé merkjanlegt í auknum hávaða. Loftgæðamál á svæðinu þarf að taka heildstæðar og skoða þá hvort einstaka svæði séu viðkvæmari en önnur. Deiliskipulag þessa svæðis er þar ekki stærri áhrifavaldur en önnur uppbygging í Vatnsmýri, uppbygging í tengslum við umferðarmiðstöðina, háskólasvæðið í heild sinni o.s.frv. Í mars 2009 samþykkti heilbrigðisnefnd Reykjavíkur viðbragðsáætlun um loftgæði skv. reglugerð um loftgæði nr. 787/1999. Viðbragðsáætlunin tekur til skammtímaaðgerða til að koma í veg fyrir að farið sé yfir heilsuverndarmörk hvað varðar loftmengun vegna mismunandi mengunaruppsprettna. Samfara gerð viðbragðsáætlunar Reykjavíkur fyrir loftgæði var unnið að loftslags- og loftgæðastefnu Reykjavíkurborgar sem samþykkt var í borgarráði í september 2009 en í henni er fjallað um langtímaaðgerðir. Markmið hennar er m.a. að tryggja borgarbúum heilnæmt andrúmsloft. Fleiri mikilvægar áætlanir hafa verið samþykktar af borgarráði sem varða bætt loftgæði í borginni, s.s. samgönguáætlun Reykjavíkurborgar og græn skref Reykjavíkurborgar í samgöngumálum sem og svokölluð aðgerðaáætlun þeirrar staðardagskrár 21 fyrir Reykjavík sem nú er í gildi (Reykjavík í mótun).

Stefna yfirvalda borgarinnar í samgöngumálum er að draga úr umferð einkabíla á höfuðborgarsvæðinu til lengri tíma lítið, samanber greinargerðina „**Framtíðarþróun umferðar í nágrenni NLSH**“ í þessu skjali. Innanríkisráðuneytið hefur lagt á það áherslu að bæta skuli almenningssamgöngur. Borgin vinnur að því að auka veg annarra ferðamáta en einkabílsins. Markmið hafa verið sett í þeim tilgangi að ná þeim. Reykjavíkurborg hefur ásamt Vegagerðinni unnið síðustu ár að því að greiða leið strætó um borgina og fjölga stígum fyrir hjólréiðar.

Hjá Reykjavíkurborg hafa verið til skoðunar tillögur sem lúta að því fækka akreinum á Snorrabraut. Það svæði sem vinnst yrði notað undir hjólastíg og fyrir betri biðstöðvar fyrir strætó.