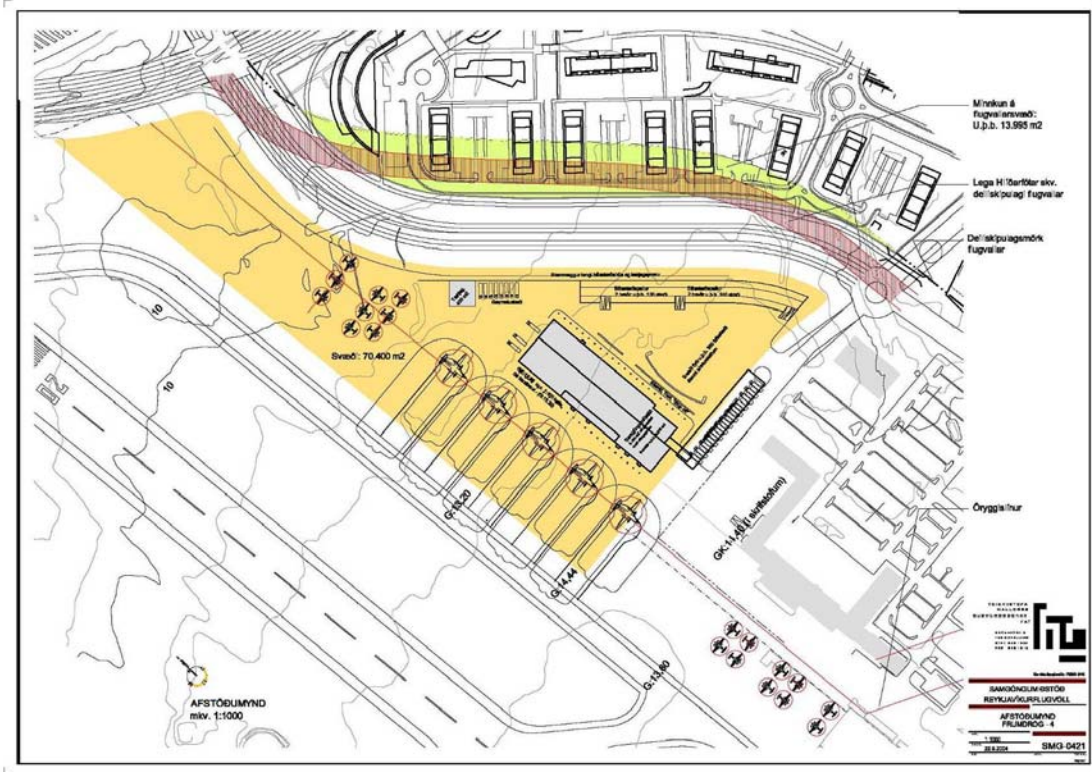


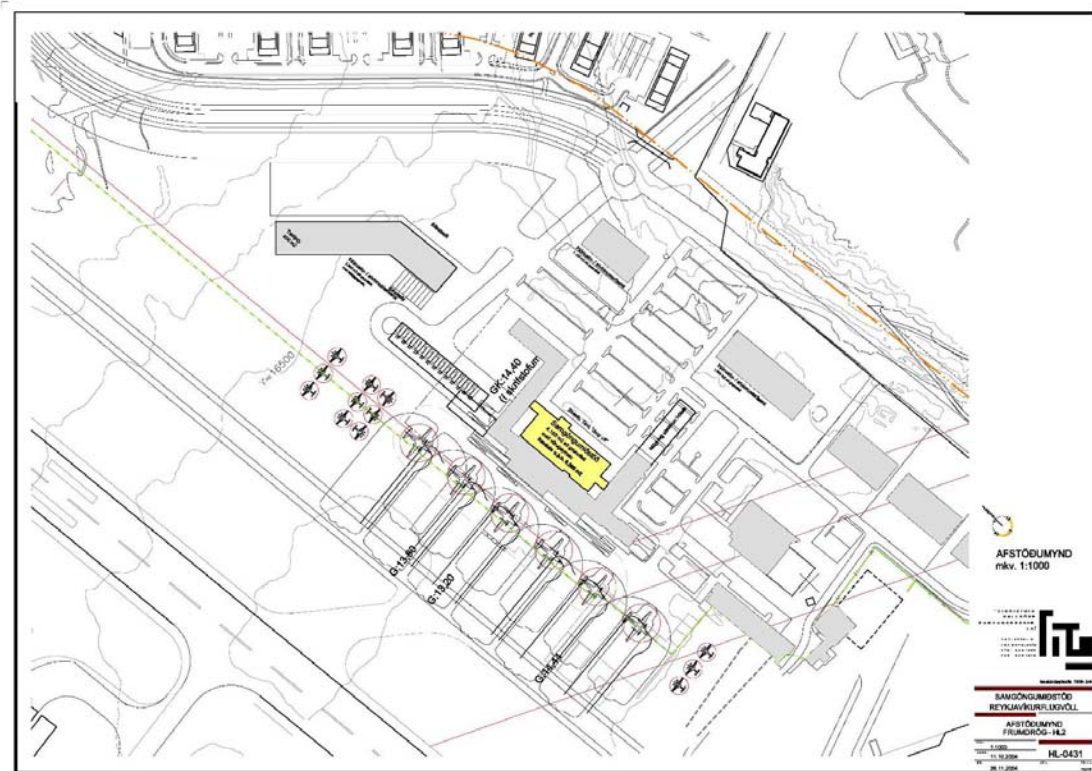
# *Skýrsla undirbúningshóps um samgöngumiðstöð í Reykjavík*



*febrúar 2005*



Afstöðumynd "norðurkosta"



Afstöðumynd "hótelkosta"

## Efnisyfirlit

		<i>bls.</i>
1	<b>Stutt yfirlit</b> .....	4
2	<b>Skipun og verkefni undirbúningshópsins</b> .....	8
3	<b>Fyrri hugmyndir um flugstöðvar og samgöngumiðstöðvar</b> .....	9
	3.1 Flugstöðvarhugmyndir á árunum 1955-1986 .....	10
	3.2 Skipulagstillögur BAE Systems .....	10
	3.3 Nefnd til undirbúnings samgöngu- og þjónustumiðstöðvar .....	11
4	<b>Ýmis lykilgögn og aðrar opinberar nefndir er málið varða</b> .....	12
	4.1 Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðis og Aðalskipulag Reykjavíkur ....	12
	4.2 Deiliskipulag Reykjavíkurflugvallar .....	13
	4.3 Samgönguáætlun 2003-2014 .....	15
	4.4 Nefnd umhverfisráðherra um skipulag Vatnsmýrar .....	15
	4.5 Nefnd heilbrigðis- og tryggingamálaráðh. um uppbyggingu LSH ...	16
	4.6 Stýrihópur um skipulag Vatnsmýrar .....	16
5	<b>Áætluð þróun almenningsamgangna</b> .....	17
	5.1 Flugsamgöngur .....	17
	5.2 Kynnisferðir og BSÍ .....	17
	5.3 Strætó bs. og leigubílar .....	18
	5.4 Samantekt .....	18
6	<b>Þarfagreining vegna samgöngumiðstöðvar</b> .....	19
	6.1 Almenn .....	19
	6.2 Flugsamgöngur .....	19
	6.3 Rútusamgöngur .....	20
	6.4 Strætó bs. og leigubílar .....	21
	6.5 Samgöngumiðstöð .....	21
7	<b>Staðsetning samgöngumiðstöðvar og tilhögun mannvirkja</b> .....	22
	7.1 "Norðurkostur" .....	22
	7.2 "Hótelkostur" .....	23
	7.3 Kostir og gallar .....	24
8	<b>Tilhögun framkvæmda og kostnaður</b> .....	25
9	<b>Niðurstöður undirbúningshópsins</b> .....	27
	<b>Fylgiskjöl:</b>	
	A. <b>Samgöngumiðstöð í Reykjavík.</b> Frumtillögur .....	29
	(17. desember 2004, Teiknistofa Halldórs Guðmundssonar ehf.)	
	B. <b>Hljóðvist vegna "norðurkosta" samgöngumiðstöðvar</b> .....	70
	(2. útgáfa, september 2004, Línuhönnun hf.)	
	C. <b>Hljóðvist vegna "hótelkosta" samgöngumiðstöðvar</b> .....	89
	(nóvember 2004, Línuhönnun hf.)	
	D. <b>Tilhögun framkvæmda, frumathugun</b> .....	108
	(20. desember 2004, VSÓ ráðgjöf ehf.)	

## 1 Stutt yfirlit

Í kjölfar viðræðna við borgaryfirvöld í ársbyrjun 2004 skipaði Sturla Böðvarsson samgönguráðherra undirbúningshóp til þess að fjalla um hvort mögulegt sé að koma á laggirnar samgöngumiðstöð í Reykjavík, nánar tiltekið á Vatnsmýrarsvæði. Slík stöð þjóni bæði flugi, jafnt innanlands- sem utanlandsflugi, langferðabílum og verði með góðum tengingum við almenningssamgöngukerfi höfuðborgarsvæðisins. Lagt var til að staðsetning á svæðinu norðan Hótels Loftleiða yrði skoðuð fyrst.

Skýrsla þessi fjallar um möguleika þess að koma upp samgöngumiðstöð í Vatnsmýri, eins og tilgreint er í greinargerð með núverandi Aðalskipulagi Reykjavíkur. Hún fjallar ekkert um né tekur afstöðu til framtíðar Reykjavíkurflugvallar eftir 2016.

Í upphafi ákvað undirbúningshópurinn að mynda undirhóp, svonefndan stofnanahóp, sem falið var að undirbúa tillögur, greina þarfirnar og komast að niðurstöðu um heppilegustu staðsetningu stöðvarinnar. Stofnanahópurinn ákvað að leita til þriggja ráðgjafa, Teiknistofu Halldórs Guðmundssonar ehf. (THG) varðandi frumtillögur að skipulagi og útfærslu samgöngumiðstöðvar, Línuhönnunar hf. vegna úttektar á hljóðvist á svæðum í nágrenni stöðvarinnar, og til VSÓ ráðgjafar ehf. varðandi frumathugun á tilhögun framkvæmda og kostnaðarsamanburð.

Þarfagreining, sem unnin var í samráði við væntanlega helstu notendur, gerir ráð fyrir samtals 6.550 m<sup>2</sup> byggingu. Þar af eru áætlaðir 750 m<sup>2</sup> fyrir farangur og frakt, 400 m<sup>2</sup> fyrir tækjageymslu, og 700 m<sup>2</sup> verði til útleigu fyrir almenna verslunarstarfsemi.

Eins og fram kom í upphafi þar hópnum að líta fyrst til möguleika á staðsetningu samgöngumiðstöðvarinnar norðan við Hótel Loftleiðir. Gerð voru drög að skipulagi svonefnds "norðurkosta" á 7 hektara svæði í norðausturhorni flugvallarsvæðisins, sunnan við flutta Hringbraut og vestan við nýjan Hlíðarfót. Jafnframt var samgöngumiðstöð frumhönnuð á þeim stað. Teikning á næstu blaðsíðu sýnir grunnflöt hennar, en gert er ráð fyrir að byggingin verði að hluta til tvær hæðir. Ennfremur eru þar sýndar tvær sneiðingar og útlitsmynd af vesturhlið byggingarinnar.



Í ágúst 2004 bárust hópnum þær ábendingar frá Flugleiðum hf. og hlutaðeigandi dótturfélögum að í ljósi breyttra aðstæðna og forsendna verði aftur litið á þann kost að breyta hluta Hótel Loftleiða í samgöngumiðstöð. Sá kostur hafði ekki verið inni í myndinni í umfjöllun hópsins þar sem talið var að hann væri ekki fyrir hendi þar sem honum hafði í raun verið hafnað nokkrum árum fyrir. Að fengnu samþykki eiganda fasteignarinnar, Stoða hf., var fallist á þetta verkefni og ráðgjöfunum falið að gera nánari úttektir, en augljóst var að niðurstöðu hópsins myndi seinka eitthvað við þetta.

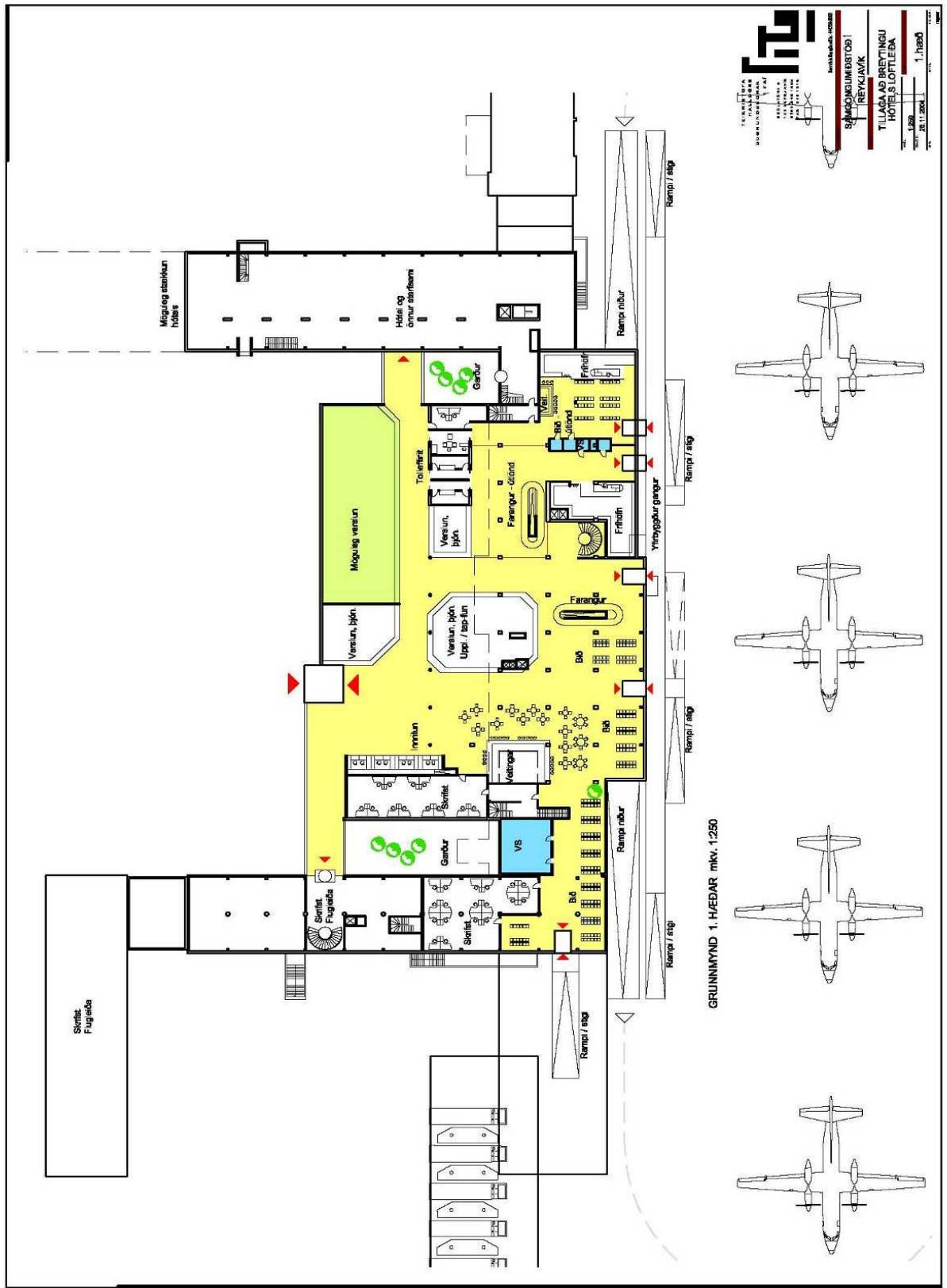
Á næstu blaðsíðu eru sýnd drög THG að grunnfleti "hótelkosti", þ.e. samgöngumiðstöðvar sem yrði í hluta Hótel Loftleiða, litlum hluta fyrstu hæðar skrifstofubyggingar Flugleiða, og að hluta til í 2.220 m<sup>2</sup> nýbyggingu. Jafnframt er gert ráð fyrir að slík samgöngumiðstöð þurfi rými á annarri hæð og í hluta kjallara núverandi rýmis.

Í frumtillögum THG er stofnkostnaður "norðurkosti" metinn á samtals 1.520 millj.kr., en "hótelkosti" samtals 1.851 millj.kr. Í síðar nefndu upphæðinni er m.a. gert ráð fyrir 422 millj.kr. vegna uppkaupa eldra húsnæðis (hluta Hótel Loftleiða). Niðurstöður útreikninga benda til þess að með samgöngumiðstöð samkvæmt "norðurkosti" þyrfti árlega að leggja til 50 - 68 millj.kr., stofn- og rekstrarkostnað, en fyrir "hótelkost" 75 - 93 millj.kr.


Í greinargerð VSÓ ráðgjafar er bent á fjórar leiðir við tilhögun framkvæmda, þ.e. hefðbundna leið, alútboð, einkaframkvæmd og svonefnt "partnering". Þá er gerður samanburður á áætluðum árlegum kostnaði þeirra tveggja samgöngumiðstöðva, sem til athugunar hafa verið. Í byrjun desember var efnt til kynningarfundar með fulltrúum Stoða hf. og Flugleiða hf. ásamt hlutaðeigandi dótturfélögum. Þar var á ný staðfest af þeirra hálfu að "hótelkostur" verði nánar kannaður, þ.á m. ýmsar þær forsendur, sem liggja að baki núverandi útreikninga á áætluðum kostnaði beggja kosta.

Rétt er að nefna hér að hópurinn skoðaði ekki staðsetningu samgöngumiðstöðvar sunnan við Hótel Loftleiðir. Sá kostur hentar fluginu mjög vel en síður tengingum við almenningssamgöngukerfi höfuðborgarsvæðisins og langferðabifreiðum vegna meiri fjarlægðar frá stofnbrautum og miðborginni.

Nauðsynlegt er að Reykjavík sem höfuðborg Íslands hafi staðsetta sem næst miðborginni samgöngumiðstöð sem þjóni sem flestum greinum almenningssamgangna til og frá höfuðborginni, og bjóði jafnframt upp á góðar tengingar við almenningssamgöngur höfuðborgarsvæðisins. Slík miðstöð hefur lykilþýðingu fyrir viðvarandi rekstur og þróun íslenskrar ferðaþjónustu, bæði hvað varðar innlenda sem erlenda ferðamenn.



GRUNNMÝND 1. HÆÐAR m.k.v. 1:250

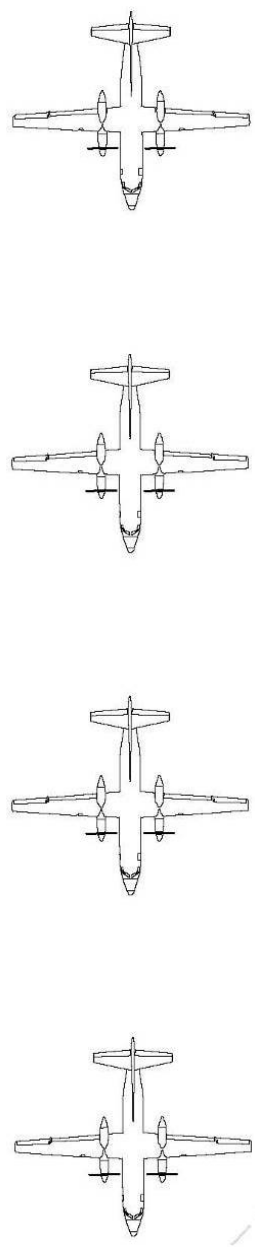

  
 HPA
   
 HILMARSSON
   
 ARCHITECTS
   
 HAFSTADSTRÁTI 1
   
 101 REYKJAVÍK
   
 TEL. +354 592 2200
   
 FAX. +354 592 2201
   
 WWW.HPA.IS

SAMKOMULIMISTOS / REYKJAVÍK

TILLAGS AÐ BRETINGU
   
 HÖFES LOFTLEIÐA

2011-2014

1. hæð



Með hliðsjón af fram lögðum gögnum mælir hópurinn með því að ráðist verði í byggingu samgöngumiðstöðvar í Vatnsmýrinni, sem þjóni bæði flugi og langferðabifreiðum með góðum tengingum við almenningsamgöngukerfi höfuðborgarsvæðisins. Hópurinn telur að bjóða eigi fram báða þá tvo valkosti sem í skýrslunni hafa verið nefndir og markaðsöflin nýtt til þess að koma fram með tillögu um besta kostinn. Niðurstaða útreikninga benda til þess að töluverða fjármuni þurfi í rekstrarframlag á hverju ári með byggingunni. Þetta þarf þó alls ekki að vera raunin því mögulegt er að einkaaðilar finni betri viðskiptatækifæri tengt henni en hópurinn var fær um að sýna.

Að lokum skal það tekið fram að lesa verður þessa skýrslu með fylgigögnum því víða er vísað til nákvæmari umfjöllunar, sem þar er að finna.

## 2 Skipun og verkefni undirbúningshópsins

Í kjölfar fundar í samgönguráðuneytinu 10. febrúar 2004 ákvað Sturla Böðvarsson samgönguráðherra að skipa eftirfarandi í undirbúningshóp til þess að fjalla um hvort mögulegt sé að koma á laggirnar samgöngumiðstöð í Reykjavík, en fulltrúar Reykjavíkurborgar voru tilnefndir af borgarstjóra:

Jóhann Guðmundsson skrifstofustjóri í samgönguráðuneyti (formaður),  
 Ásgeir Eiríksson framkvæmdastjóri Strætó bs.,  
 Björn Ingi Sveinsson borgarverkfræðingur,  
 Haukur Hauksson framkvæmdastóri flugvalla- og leiðsöguviðs.,  
 Jón Karl Ólafsson framkvæmdastjóri Flugfélags Íslands hf. og formaður SAF,  
 Jón Rögnvaldsson vegamálastjóri,  
 Leifur Magnússon verkfræðingur,  
 Salvör Jónsdóttir sviðsstjóri skipulags- og byggingarsviðs Reykjavíkurborgar,  
 Þorgeir Pálsson flugmálastjóri,  
 Þráinn Vigfússon framkvæmdastjóri Kynnisferða ehf.

Í skipunarbréfinu, dags. 25. febrúar 2004, segir eftirfarandi:

*"Eins og kunnugt er hafa viðræður átt sér stað milli borgaryfirvalda og samgönguráðherra um samgöngumiðstöð í Reykjavík, nánar tiltekið á Vatnsmýrarsvæði. Niðurstaða þeirra viðræðna og undirbúningsfundar með fulltrúum ráðuneytisins og borgarinnar er á þá leið að ráðuneytið skipi undirbúningshóp til þess að fjalla um hvort mögulegt sé að koma slíkri miðstöð á laggirnar sem þjóni bæði flugi, jafnt innlands- sem utanlandsflugi, langferðabílum og strætisvögnum. Hópnun er í fyrstu ætlað að starfa fram að ákvörðun um hvort ráðist verður í byggingu mannvirkisins. Ekki eru fyrirfram lagðar línur um staðsetningu slíkrar miðstöðvar en þó leggur ráðuneytið til að staðsetning á svæðinu norðan Hótel Loftleiða sé skoðuð fyrst. Það sama má ef til vill segja um fjármögnun og eignarhald að ekki eru fyrirfram settar fram neinar forsendur um slíkt.*

Verkefni undirbúningshópsins verður að:

1. Gera þarfagreiningu varðandi samgöngumiðstöð sem þjóna myndi langferðabílum, strætisvögnum og flugi. Miðað verði við fjölnota hús, þannig að ef rekstur einstakra samgöngubátta minnkar, svo sem í



*starfsemi flugs eða langferðabíla, þá megi auðveldlega og á hagkvæman hátt nýta húsrými fyrir aðra starfsemi.*

2. *Gera tillögu að staðsetningu samgöngumiðstöðvar með hliðsjón af mikilvægum þáttum svo sem vegtengingum, bifreiðastæðum, flughlöðum og akbrautum fyrir flugvélar. Hér nýtast niðurstöður athugana í lið 1. Einnig þarf að fjalla um svæði fyrir aðrar þjónustubyggingar í nánd við samgöngumiðstöðina, þ.á m. vegna geymslu fyrir flugfrakt og tækjabúnað flughlaðs og eldsneytisafgreiðslu.*
3. *Gera lauslega kostnaðaráætlun fyrir öll mannvirki á athafnasvæði samgöngumiðstöðvar.*
4. *Framkvæma athugun á fjármögnun og rekstrarfyrirkomulagi samgöngumiðstöðvar.*
5. *Tilgreina helstu niðurstöður og tillögur starfshópsins."*

Á öðrum fundi undirbúningshópsins 24. febrúar 2004 var ákveðið að mynda undirhóp, svonefndan stofnanahóp, sem falið verði að vinna að tæknilegum undirbúning málsins, þ.á m. samskipti við ráðgjafa. Í skýrslunni er víðað notað orðið hópur og er þá átt við stofnanahópinn. Skýrslan er eftir sem áður á ábyrgð undirbúningshópsins svo það fari ekki á milli mála. Eftirfarandi voru tilnefndir til starfa í stofnanahópnum:

Jóhann Guðmundsson skrifstofustjóri samgönguráðuneyti (formaður),  
 Leifur Magnússon verkfræðingur (ritari),  
 Gunnar Gunnarsson aðstoðarvegamálastjóri,  
 Haraldur Sigurðsson skipulagsfr., skipulags- og byggingasviði Rvk.borgar,  
 Haukur Hauksson framkvæmdastjóri flugvalla- og leiðsögusviðs,  
 Hermann Hermannsson. tæknifræðingur í flugvalla- leiðsögusviði,  
 Ólafur Bjarnason forstöðumaður verkfræðistofu í umhverfis- og tæknisviði.

Undirbúningshópurinn hefur haldið samtals sex bókaða fundi, og stofnanahópurinn samtals níu bókaða fundi.

Ákveðið var að fela THG gera tiltekna frumathuganir á hugsanlegri staðsetningu nýrrar samgöngumiðstöðvar á svæðinu, og gera drög að byggingu. Teiknistofan hafði unnið að þessum málum áður fyrir nefnd samgönguráðherra, sem skipuð var í árslok 2000. Á síðari stigum var enn fremur ákveðið að fela THG að kanna möguleika þess að breyta hluta Hótel Loftleða í samgöngumiðstöð. Línuhönnun hf. var falið að gera úttekt á væntanlegri hljóðvist á norðaustursvæði flugvallarins og nálægri byggð, en fyrirtækið hefur áður m.a. gert skýrslu fyrir Reykjavíkurborg og Vegagerðina um mat á umhverfisáhrifum við færslu Hringbrautar. Þá var VSÓ ráðgjöf ehf. falið að gera úttekt á kostum við tilhögun framkvæmda og kostnaðarsamanburð. Greinargerðir þessara þriggja ráðgjafa hópsins eru fylgiskjöl með þessari skýrslu.

### **3 Fyrri hugmyndir um flugstöðvar og samgöngumiðstöðvar**

Hópurinn taldi nauðsynlegt að setja saman á skipulegan hátt yfirlit um fyrri hugmyndir um flugstöð og samgöngumiðstöð í Reykjavík. Augljóst er að töluvert hefur um þetta málefni verið fjallað í gegnum tíðina og stundum legið nærri að hafist væri handa.

### 3.1 Flugstöðvahugmyndir á árunum 1955-1986

Á árunum 1955-1957 vann nefnd á vegum Flugmálastjórnar að tillögum um gerð nýrrar flugstöðvarbyggingar á Reykjavíkflugvelli, og henni ætlaður staður þar sem nú stendur Hótel Loftleiðir. Fjárveiting til slíkra framkvæmda fékkst hins vegar ekki samþykkt. Eftir stórbruna á Reykjavíkflugvelli í ársbyrjun 1962, þar sem afgreiðslubygging Loftleiða eyðilagðist, kom flugstöðvamálið aftur brýnt á dagskrá. Þar sem málið náði þá heldur ekki framgangi á vegum ríkisins ákváðu Loftleiðir að byggja skrifstofubyggingu og samtengda eigin flugstöð á Reykjavíkflugvelli. Var fyrsta skóflustunga flugstöðvar tekin 15. september 1962. Átti flugafgreiðslan að vera þar á jarðhæð, en á annari hæð var fyrirhuguð veitingaaðstaða fyrir allt að 350 viðkomufarþega.

Skömmu eftir að þessar framkvæmdir á vegum Loftleiða hófust var hins vegar tekin ákvörðun um að CL-44 skrúfuþotur myndu leysa af hólmi DC-6B flugvélar í rekstri félagsins. Þar sem þær gátu ekki notað Reykjavíkflugvöll var sjálfgefið að miðstöð flugrekstrar félagsins flyttist til Keflavíkflugvallar. Fyrirhuguð flugstöð Reykjavíkflugvallar, en á því stigi var aðeins kjallari hennar byggður, var því endurhönnuð sem hótél, og hóf Hótel Loftleiðir síðan starfsemi sína þar 1. maí 1966.

Í kjölfar greinargerða um Reykjavíkflugvöll, sem unnar voru af Bertil M. Hellman flugvallaverkfræðingi hjá ICAO á árunum 1963, 1966 og 1967, ákvað flugmálastjóri sumarið 1973 að fela þriggja manna nefnd að vinna að tillögum að nýrri flugstöð. Niðurstaða hennar var sú, að lagt var til að flugstöðin verði byggð á um 27 hektara svæði á suðausturhluta flugvallarsvæðisins. Gert var ráð fyrir byggingu með samtals 4.086 m<sup>2</sup> gólflöt. Þessar tillögur komu hins vegar ekki til framkvæmda vegna fjárskortis.

Þegar flugstöðvamálið stöðvaðist enn á ný leitaði flugmálastjóri aftur ráða hjá Bertil M. Hellman, sem þá fékk finnskan arkitekt til að gera frumúttekt á því hvort unnt yrði að breyta hluta Hótel Loftleiða í flugstöð. Í febrúar 1974 lagði hann fram greinargerð og teikningar. Þar var gert ráð fyrir að núverandi hótélbygging yrði stækkuð vegna þessara viðbótarþarfa um 4.860 m<sup>2</sup>, en hótelið sjálft myndi áfram að fullu nýta efri hæðirnar.

Í greinargerð með áfangaskýrslu og tillögu að deiliskipulagi Reykjavíkflugvallar, sem lögð var fram í janúar 1985 af Teiknistofunni hf., var gert ráð fyrir að ný flugstöð yrði byggð fyrir vestan og sunnan flugturn og skrifstofur Flugmálastjórnar, og samtengd þeirri byggingu. Heildargólflötur hennar var þá áætlaður 3.400 m<sup>2</sup>.

Ekki varð samstaða um þessa staðsetningu og tilhögun flugstöðvarinnar. Í mun ítarlegri greinargerð um deiliskipulag Reykjavíkflugvallar, sem Teiknistofan hf. lagði fram í nóvember 1985, er aftur gert ráð fyrir flugstöð, flugskýlum, fraktgeymslum og viðgerðarþjónustu loftfara á suðausturhluta flugvallarsvæðisins. Þess var þar jafnframt getið að sú tilhögun væri "í samræmi við samþykkt borgarstjórnar Reykjavíkur frá 15. janúar 1976." Flugstöðin verði með samtals 3.998 m<sup>2</sup> gólflöt með stækkunarmöguleika.

### 3.2 Skipulagstillögur BAE Systems

Árið 2000 réð Flugmálastjórn breska ráðgjafarfyritækið British Aerospace Systems til að undirbúa tillögur að breyttu deiliskipulagi Reykjavíkflugvallar. Í skýrslunni "Reykjavík

*Airport Master Plan*", sem kynnt var á fréttamannafundi Sturlu Böðvarssonar samgönguráðherra 19. janúar 2001, er gert ráð fyrir að mestöll flugtengd starfsemi á Reykjavíkflugvelli verði austan við norður/suður-flugbrautina. Í því sambandi voru sýndar þrjár hugsanlegar staðsetningar flugstöðvar, þ.e. á suðaustursvæði, í eða tengt Hótel Loftleiðum, og á norðaustursvæði flugvallarins.

Meðal forsendna skipulagstillagna BAE Systems voru eftirfarandi:

- \* Norður/suður- og austur/vestur-flugbrautirnar haldist óbreyttar.
- \* Norðaustur/suðvestur-flugbraut verði lokað þegar fram líði stundir í samræmi við ákvæði deiliskipulags.
- \* Flugstarfsemin verði sem mest á austurhluta svæðisins.
- \* Aðsetur einkaflugs færist með tíð og tíma á nýjan flugvöll.
- \* Aðstaða Landhelgisgæslunnar haldist óbreytt.

Þessar skipulagstillögur voru útfærðar enn frekar fyrir Flugmálastjórn af THG, sem gerði m.a. þrívíddarmyndir af hugsanlegu útliti samgöngumiðstöðva á þeim þremur stöðum, sem lýst er í tillögum BAE Systems. Þessum tillögum er einnig lýst í myndbæklingi, sem gefinn var út af Flugmálastjórn í febrúar 2001, auk þess sem gert var myndskleið, sem sýnir þessar útfærslur frá ýmsum sjónarhornum.

### **3.3 Nefnd til undirbúnings samgöngu- og þjónustumiðstöðvar**

Í skipunarbréfi nefndar, sem Sturla Böðvarsson samgönguráðherra skipaði 18. okt. 2000, var þess getið að í fyrirhugaðri samgöngu- og þjónustumiðstöð "*verði skapaðar aðstæður fyrir afgreiðslu langferðabíla jafnframt þjónustu við flugið.*" Varðandi staðsetningu nýrrar samgöngu- og þjónustumiðstöðvar á Reykjavíkflugvelli var af hálfu ráðuneytisins óskað eftir því að nefndin kanni fyrst möguleika á því að breyta eða aðlaga hluta Hótel Loftleiða fyrir þær þarfir. Ákveðið var að fela Teiknistofu Halldórs Guðmundssonar að gera nánari úttekt á þessum möguleika, og jafnframt gera lauslegan samanburð á áætluðum kostnaði slíkrar lausnar borið saman við hefðbundna byggingu sérstakrar stöðvar.

Þessi úttekt var kynnt fulltrúum Flugleiða hf., Flugfélags Íslands ehf. og Flugleiðahótela hf., sem m.a. reka Hótel Loftleiðir. Í skriflegri afstöðu umræddra félaga, dags. 21. desember 2001, var hafnað að breyta hótelinu á þennan hátt. "*Því er niðurstaða okkar sú, m.a. með hliðsjón af framangreindri þörf fyrir viðhaldsstöð og skrifstofur Flugfélags Íslands á óbreyttum stað, að áfram verði æskilegast að miða staðsetningu nýrrar samgöngu- og þjónustumiðstöðvar á suðaustursvæðinu í samræmi við ákvæði núgildandi deiliskipulags.*"

Nefndin tók þá næst til nánari samanburðar kosti og galla tveggja mögulegra staða fyrir samgöngu- og þjónustumiðstöð á Reykjavíkflugvelli, þ.e. á norðaustursvæðinu og á suðaustursvæði hans. Niðurstaða hennar var sú, að staðsetning á suðaustursvæðinu væri talin heppilegri, fyrst og fremst með hliðsjón af umhverfisþáttum. Flughlaðið yrði þá miðsvæðis milli byggðar í Reykjavík, þ.á m. fyrirhugaðra nýbygginga á vegum Landspítala-háskólasjúkrahúss, og byggðarinnar í Kópavogi.

Frá upphafi var af hálfu hlutaðeigandi ráðuneyta lögð sérstök áhersla á að umrætt mannvirki verði reist og rekið í forni einkaframkvæmdar, - en öll fordæmi slíks, innlend sem erlend, miða við a.m.k. 25 ára samningstíma. Ákvörðun Reykjavíkurborgar þess efnis að framtíð nothæfs flugvallar í Vatnsmýrinni verði aðeins tryggð til ársins 2016 setti þetta verkefni nefndarinnar því í uppnám.

Í kjölfar fundar samgönguráðherra og borgarstjóra Reykjavíkur í janúar 2004 var ákveðið að þessi nefnd láti af störfum, en í hennar stað kæmi núverandi undirbúningshópur, sem m.a. yrði skipaður hlutaðeigandi embættismönnum á vegum samgönguráðuneytis og Reykjavíkurborgar ásamt fulltrúum helstu notenda samgöngumiðstöðvarinnar. Jafnframt var ákveðið að auk þarfa flugs og langferðabíla taki slík stöð einnig tillit til Strætó bs., og ekki sett fyrirfram skilyrði varðandi fjármögnun eða eignarhald mannvirkisins.

## 4 Ýmis lykilgögn og aðrar opinberar nefndir er málið varða

### 4.1 Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins og Aðalskipulag Reykjavíkur

Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2001-2024 var samvinnuverkefni átta sveitarfélaga höfuðborgarsvæðisins, Bessastaðahrepps, Garðabæjar, Hafnarfjarðar, Kjósarhrepps, Kópavogs, Mosfellsbæjar, Reykjavíkur og Seltjarnarness. Svæðisskipulaginu var einkum ætlað að ná til eftirfarandi fimm málaflokka:

- \* Landnotkun og þróun byggðar.
- \* Landslagsskipulags og heildaryfirbragðs byggðar.
- \* Samgöngumála.
- \* Umhverfismála.
- \* Mats á áhrifum samfélagslegra og hagrænna þátta í þróun byggðar á höfuðborgarsvæðinu og gerð svæðisskipulagsins.

Þann 20. desember 2001 var tillaga að Aðalskipulagi Reykjavíkur 2001-2024 tekin til síðari umræðu í borgarstjórn og þar samþykkt að auglýsa eftir athugasemdum. Tillagan var auglýst 23. janúar 2002. Í greinargerð I með henni segir í grein M5 um Vatnsmýri, Borgartún og Keldur:

*"Á þessum svæðum verði verði fyrst og fremst fjármála-, hátækni- og þekkingarfyrirtæki, rannsóknarstarfsemi, hótél og þjónusta tengd þessari starfsemi. Í Vatnsmýri skal gert ráð fyrir samgöngumiðstöð."*

Í greinargerðinni er gert ráð fyrir að dregið verði úr flugstarfsemi á Reykjavíkflugvelli í áföngum, m.a. með því að á árabílinu 2001 - 2016 verði NA/SV-flugbrautin lögð niður í samræmi við ákvæði gildandi deiliskipulags, og að æfinga-, kennslu- og einkaflugi verði fundinn annar staður. Á árabílinu 2016 - 2024 verði hafist handa við að undirbúa svæðið fyrir frekari uppbyggingu, og að slíkt verði gert í samráði við samgönguyfirvöld *"enda hafi þau þá mótað sér stefnu um framtíð innanlandsflugs"*. (Þess er hér að geta, að umrædd stefnumörkun var síðar birt í tillögu til þingsályktunar fyrir árin 2003 - 2014, sem samþykkt var samhljóða á vorþingi 2003, - sbr. upplýsingar í gr. 4.3 í þessari skýrslu).

Endurskoðuð tillaga var samþykkt í borgarstjórn 18. apríl 2002, og var 24. apríl 2002 send Skipulagsstofnun með ósk um að stofnunin mæli með staðfestingu hennar af umhverfisráðherra. Svæðisskipulagið og Aðalskipulagið voru staðfest 20. desember 2002 af umhverfisráðherra, og tóku gildi 10. janúar 2003 þegar auglýsing um staðfestingu var birt í B-deild Stjórnartíðinda. Við staðfestinguna birti ráðherra eftirfarandi fyrirvara:

*"Gerður er fyrirvari um samþykkt borgarstjórnar og staðfestingu umhverfisráðherra varðandi þær framkvæmdir sem eru matsskyldar en úrskurður liggur ekki fyrir um. Uppbygging í Vatnsmýri og tímasetning hennar er háð flutningi á flugstarfsemi af svæðinu, sbr. Kafla 3.2.1 í greinargerð I, Stefnumótun."*

#### **4.2 Deiliskipulag Reykjavíkurflugvallar**

Núverandi deiliskipulag Reykjavíkurflugvallar var samþykkt í borgarstjórn 15. júní 1999 og þá áritað af borgarstjóra. Þar er svæðinu skipt á fjóra flugvallargeira, og eru tveir þeirra fyrir austan norður/suður-flugbrautina, merktir 1 og 2. Eftirfarandi skýringartexti er birtur á kortinu um almenn atriði, NA/SV-flugbrautina og um flugvallargeira 1 og 2:

*"Á árunum 1984 og 1985 var unnið að uppráttum og greinargerð vegna deiliskipulags Reykjavíkurflugvelli. Borgarskipulag samþykkti deiliskipulagið 16. desember 1985, borgarstjórn þ. 16. janúar 1986 og skipulagsstjórn ríkisins þ. 5. september 1986, samkvæmt skipulagsreglugerð frá 1985. Deiliskipulagið var notað við vinnslu aðalskipulags Reykjavíkur 1990 - 2010. Að undanförunu hefur verið unnið að undirbúningi að endurbyggingu á flugbrautum á flugvellingum og hefur því þótt rétt að taka skipulagið til endurskoðunar ásamt lagfæringu og breytingum, svo og endanlegum lóðarmörkum á flugvallarsvæðinu. Greinargerð með deiliskipulaginu, sem unnin var 1985, verður því í fullu gildi gagnvart umhverfinu, en í meðfylgjandi greinargerð verður bent á þær breytingar sem rétt þykir að gerðar verði við umrædda endurskoðun."*

##### **FLUGBRAUT 07 - 25**

*Stefnt er að því að flugbraut 07-25 verði lokað 5 - 7 árum eftir að búið er að endurbyggja hinar tvær flugbrautirnar, sem merktar eru 20-02 og 32-14, enda hafi þá fundist önnur leið til að veita það öryggi sem þessi flugbraut tryggir nú.*

*Hér á eftir fer stutt greinargerð þar sem lýst er helstu byggingum ásamt landnotkun hvers flugvallargeira. Til hægðarauka hafa þeir verið númeraðir frá 1- 4 (var áður 1-6). Byrjað er á geiranum sem flugturninn og Hótel Loftleiðir standa á, og haldið áfram réttisælis umhverfis flugvöllinn.*

##### **FLUGVALLARGEIRI 1.**

*Deiliskipulagið gerir ráð fyrir að eftirfarandi mannvirki verði reist í geiranum:*

- A. Stækkun á flugturninum.
- B. Þjónustubyggingar fyrir flugstarfsemina.
- C. Skrifstofuhús fyrir flugfélög.

- D. *Stækkunarmöguleikar á flugstjórnarmiðstöðinni.*
- E. *Nýtt flugskýli.*
- F. *Haldið verður eftir 60m helgunarsvæði fyrir fyrirhugað umferðarmannvirki fyrir Hlíðarfót.*
- G. *Deiliskipulagi frestað.*
- O. *Stækkun á lóð Flugleiða.*

#### **FLUGVALLARGEIRI 2.**

*Deiliskipulagið gerir ráð fyrir eftirfarandi breytingum í þessum geira:*

- H. *Flugstöð með verulegum stækkunarmöguleika. Aðkoma að flugstöðinni verður um fyrirhugaða stofnbraut frá Hringbrautinni sem mun einnig liggja fram hjá flugstjórnarmiðstöðinni og hóteli (í geira 1). Í tengslum við flugstöðina þarf að gera ráð fyrir aðstöðu fyrir bifreiðaleigu og afgreiðslu langferðabifreiða. Við flugstöðina er gert ráð fyrir byggingum fyrir hvers konar þjónustu við flugreksturinn.*
- I. *Við flugstöðina verða bifreiðastæði fyrir 300 bifreiðar með tilheyrandi aðkeyrsluvegum að flugstöðinni. Síðar er hægt að fjölga bifreiðastæðum um 200.*
- Í. *Deiliskipulagið 1985 gerði ráð fyrir að bæjarstæði Nauthóls væri innan flugvallarsvæðisins. Nauthóll verður nú utan girðingar. Bæjarstæðið er skráð í fornleifaskrá Reykjavíkur og hefur borgarminjavörður óskað eftir því að svæðinu verði ekki raskað, þannig að unnt verði að rannsaka það síðar.*
- J. *Eins og áður segir er gert ráð fyrir að Landhelgisgæslan verði fyrst um sinn einnig í þessum geira.*
- K. *Nauthólsvíkin, útivistarsvæði fyrir siglingar, böð og útiveru, liggur utan flugvallarsvæðisins og tilheyrir því ekki þessu skipulagi. Aðkeyrslu að Landhelgisgæslunni hefur verið breytt."*

Á fyrsta fundi stofnanahóps, 12. mars 2004, kom m.a. fram "að tillaga að nýju deiliskipulagi svonefnds Vals-svæðis gangi um 1,4 hektara út á núverandi og staðfest deiliskipulag Reykjavíkurflugvallar." Fulltrúi Flugmálastjórnar á fundinum upplýsti að slík tilhögun væri ekki lögð fram með samþykki Flugmálastjórnar, og stofnunin myndi þegar í stað hafa samband við hlutaðeigandi stjórnvöld vegna málsins. Þann 22. mars 2004 sendi Flugmálastjórn eftirfarandi bréf til Reykjavíkurborgar:

*"Komið hefur í ljós að deiliskipulag fyrir Hlíðarenda (Valssvæðið) gengur inn á samþykkt deiliskipulagsmörk Reykjavíkurflugvallar.*

*Þegar deiliskipulag fyrir Hlíðarenda var lagt fyrir Flugmálastjórn þá var það eingöngu skoðað út frá hindrunum, sem byggingar myndu valda flugumferð, en það var ekki bent á að verið væri að breyta deiliskipulagsmörkum.*

*Því óskar Flugmálastjórn skýringa á þessu þar sem þetta hefur áhrif á skipulagsvinnu á Reykjavíkurflugvelli."*

### 4.3 Samgönguáætlun 2003-2014

Í tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2003 - 2014, sem samþykkt var samhljóða á vörþingi 2003, var m.a. birt sú opinbera stefnumótun í samgöngumálum landsins að sköpuð verði "skilyrði fyrir flesta landsmenn að komast til og frá höfuðborgarsvæðinu á innan við 3,5 klst. ferðatíma". Meðal aðgerða til þess að ná þessu markmiði verði "Reykjavíkurlflugvöllur áfram miðstöð innanlandsflugs og byggð verði þar samgöngumiðstöð".

Um hlutverk Reykjavíkurlflugvallar segir m.a. að hann eigi fyrst og fremst "að vera miðstöð innanlandsflugsins auk þess sem þaðan er stundað áætlunarflug til Grænlands og Færeyja." Þá segir þar enn fremur: "Hann gegnir einnig mikilvægu hlutverki sem varaflugvöllur fyrir millilandaflugið. Reykjavíkurlflugvöllur er jafnframt miðstöð sjúkraflugsins í landinu og þar hefur Landhelgisgæslan aðstöðu fyrir allan flugrekstur sinn."

### 4.4 Nefnd umhverfissráðherra um skipulagsmál Vatnsmýrar

Samtímis og umhverfissráðherra staðfesti þann 20. desember 2002 svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2001-2024 og aðalskipulag Reykjavíkur 2001-2024 skipaði ráðherrann nefnd til að fara yfir fyrirhugaða landnotkun í Vatnsmýri. Í fréttatilkynningu ráðuneytisins sagði eftirfarandi um þá ákvörðun:

*"Í svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins og aðalskipulagi Reykjavíkur er nokkur óvissa um landnotkun í Vatnsmýri á svonefndu svæði IV á tímabili skipulagsins frá 2016-2024, þar sem Reykjavíkurborg og samgönguyfirvöld eru ekki einhuga um landnotkun á því svæði sem um ræðir, og er m.a. á svæði Reykjavíkurlflugvallar. Af þeim sökum hefur umhverfissráðherra í dag skipað þriggja manna nefnd til að fara yfir fyrirhugaða landnotkun á framangreindu svæði samkvæmt svæðisskipulaginu og gera tillögu um hana. Nefnd þessi er skipuð á grundvelli 6. mgr. 12. gr. skipulags- og byggingalaga, nr. 73/1997, en þar segir:*

*"Á svæðum .... þar sem stefnumörkun í landnotkun varðar verulega hagsmuni þeirra sem búa utan viðkomandi svæðis, getur umhverfissráðherra ákveðið að skipa sérstaka nefnd til að gera tillögu að svæðisskipulagi ..."*

Nefndin skilaði skýrslu sinni 1. desember 2003, og gera þar fulltrúar Reykjavíkurborgar og samgönguráðuneytis nánari grein fyrir afstöðu sinni. Í lok skýrslunnar segir síðan:

*"Formaður nefndarinnar varpaði fram þeirri hugmynd að fresta breytingum á landnotkun í Vatnsmýri á svæði IV sem nemur áætluðum afskriftartíma endurbættra flugbrauta. Miðað við upplýsingar flugmálastjóra væri um að ræða frestun til ársins 2027. Fulltrúi Reykjavíkurborgar taldi sig ekki hafa umboð til að fallast á þá hugmynd.*

*Samkvæmt framansögðu fara þau sjónarmið að halda tveggja flugbrauta flugvelli í Vatnsmýrinni og áform Reykjavíkurborgar um aðra landnýtingu í Vatnsmýrinni ekki saman. Að þessum forsendum fengnum er ljóst að sameiginleg niðurstaða*

*um tillögu til breytinga á skipulagi næst ekki í nefndinni. Nefndin telur eigi að síður mikilvægt að borgaryfirvöld í Reykjavík og samgönguyfirvöld taki upp formlegar viðræður um framhald málsins."*

#### **4.5 Nefnd heilbrigðis- og tryggingamálaráðherra um uppbyggingu LSH**

Á fréttamannafundi 27. apríl 2004 var kynnt samkomulag heilbrigðis- og tryggingamálaráðherra og borgarstjóra um fyrirhugað skipulag lóðar Landspítala-háskólasjúkrahúss í tengslum við ákvörðun um framtíðaruppbyggingu spítalans. Jafnframt var birt skýrsla nefndar, sem unnið hafði að málinu frá október 2002. Framarlega í skýrslunni (bls. 5) segir m.a. eftirfarandi:

*"Nefndin hefur kynnt sér áform ríkis og borgar um samgöngumiðstöð í grennd við fyrirhugaðan spítala. Í samningum við Reykjavíkurborg er gert ráð fyrir að tryggðar verði góðar almenningssamgöngur við spítalann. Samgöngumiðstöð þar sem hún er nú fyrirhuguð mun tengja sjúkrahúsið vel við umhverfið, en að sjálfsögðu er mikilvægt að tryggja að hún valdi sem minnstu raski í starfseminni. Því þarf að fylgjast vel með þessum áformum og hefur nefndin verið í samvinnu við samgönguráðuneytið varðandi þennan þátt."*

Í sérstökum kafla, "Samgöngur við LSH" (bls. 22 og 23), er m.a. birt eftirfarandi:

*"Mikilvæg forsenda fyrir staðarvali við Hringbraut var að sýnt þótti að þar væri hægt að tryggja gott aðgengi ökutækja og sjúkraflugs. Góðar almenningssamgöngur og aðgengi einkafarartækja er nauðsynlegt, og verður að skoða þessa þætti samhliða allri skipulagningu á svæðinu."*

*"Efst á baugi nú varðandi staðarval fyrir nýja samgöngumiðstöð höfuðborgarsvæðisins er svæði suðvestur af aðalbyggingarsvæði LSH, sbr. yfirlitsmynd. Þessi staðsetning getur verið mjög hagkvæm fyrir sjúkrahúsið, en að sjálfsögðu þarf að gæta að hljóðvist og öðrum þáttum, sem raskað geta starfsemi sjúkrahúsa."*

*"Við deiliskipulag á svæði því sem LSH hefur til umráða verður tekið mið af þróun í undirbúningi samgöngumiðstöðvar og leitast við að tryggja sem auðveldust samskipti og aðgengi frá miðstöðinni að sjúkrahúsbyggingunum."*

#### **4.6 Stýrihópur um skipulag Vatnsmýrar**

Á fundi skipilags- og byggingarnefndar Reykjavíkurborgar 8. desember 2004 var samþykkt tillaga formanns um skipan stýrihóps um gerð rammaskipulags í Vatnsmýri. Í fundargerð segir:

*"Hópurinn undirbúi skipulagsvinnuna, geri áætlun um samráð við íbúa og hagsmunaaðila og hafi yfirumsjón með framgangi verkefnisins. Stýrihópurinn getur skipað undirhópa og ráðið sér ráðgjafa til aðstoðar. Hópurinn skipi formaður skipulags- og byggingarnefndar sem jafnframt er formaður hópsins, varaformaður skipulags- og byggingarnefndar og fulltrúi minnihluta í skipulags-*



*og byggingarnefnd. Með stýrihópnum starfi sviðsstjóri skipulags- og byggingarsviðs."*

## 5 Áætluð þróun almenningsamgangna

### 5.1 Flugsamgöngur

Í þingsályktun um samgönguáætlun 2003-2014 segir:

*"Allir samgöngumáttar, sem gefa almenningi kost á að kaupa far milli staða samkvæmt útgefinni tímaáætlun, teljast til almenningsamgangna. Allt áætlunarflug telst því til þeirra. Greiðar flugsamgöngur við höfuðborgina eru forsenda þess að fyrirtæki og stofnanir á landsbyggðinni geti tekið virkan þátt í atvinnulífi landsins."*

Í þingsályktuninni er bent á að þróun farþegaflutninga í innanlandsflugi ráðist "fyrst og fremst af umfangi og umsvifum atvinnulífsins í landsbyggðinni annars vegar og þróun ferðaþjónustu hins vegar." Þar eru sýndar þrjár mismunandi spár, er miðast við 1%, 2% og 4% árlega meðalfjölgun flugfarþega.

Árið 2004 er talið að um 80% áætlunarflugs innanlands verði á vegum Flugfélags Íslands, einkum með 50-sæta Fokker 50 skrufubotum. Félagið gerir ráð fyrir því að á næstu tveimur áratugum muni flugfarþegum í áætlunarflugi innanlands fjölga að meðaltali um 3% á ári. Árið 2016 gætu flugfarþegar um Reykjavíkurlflugvöll því verið um 493.000.

### 5.2 Kynnisferðir og BSÍ

Kynnisferðir ehf. reka nú afgreiðslu hópferðabifreiða sinna í Umferðarmiðstöðinni (BSÍ). Rútur í eigu Kynnisferða eru 50 með samtals um 1.900 sæti. Gera má ráð fyrir að Kynnisferðir flytji allan rekstrarhluta starfseminnar í nýja samgöngumiðstöð, sem yrði þá jafnframt brottfararstaður Flugrútunnar til Keflavíkurlflugvallar og allra sérleyfis- og dagsferða fyrirtækisins. Heimastöð Kynnisferða verður áfram í Kópavogi, en þar er gert ráð fyrir að bílar verði geymdir.

Gera má ráð fyrir að aðrir sérleyfishafar flytji með Kynnisferðum, enda er fyrirtækið sölufulltrúi fyrir þá alla. Aðrir sérleyfishafar eru Guðmundur Jónasson hf., SBS-Norðurleið hf., SBK hf., Sæmundur Sigmundsson og Þingvallaleið. Áætluð heildar rúteign þessara fyrirtækja er gróft reiknað um 100, og farþegasætin samtals um 4.000. Öll sérleyfisfyrirtækin hafa eiginlega heimastöð annars staðar, en um verður að ræða brottfarar- og komustað líkt og hjá Kynnisferðum.

Rekstur núverandi Umferðarmiðstöðvar er í höndum húsfélags sem Kynnisferðir eiga helming í, og er sá rekstur samtvinnaður við rekstur annarra sérleyfishafa. Samkvæmt viðtölum THG við fulltrúa Kynnisferða og BSÍ er talið að farþegum þeirra fjölgi misjafnlega mikið á ári fram til ársins 2016. Kynnisferðir gera ráð fyrir að ferþegum á þeirra vegum hafi þá fjölgað um 84% og verði það árið um 390.000, en BSÍ gerir ráð fyrir samtals um 51% aukningu, og verði um 200.000. Því er gert ráð fyrir að farþegar í rútum verði samtals um 590.000 árið 2016.

### 5.3 Strætó bs. og leigubílar

Strætó bs er byggðasamlag í eigu sjö sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, og hóf starfsemi sína 1. júlí 2001. Tilgangur byggðasamlagsins er að sinna almenningssamgöngum á höfuðborgarsvæðinu í umboði eigenda sinna. Markmiðið er að efla almenningssamgöngur, bæta þjónustu og auka hagkvæmni. Frá því að byggðasamlagið hóf starfsemi sína hefur verið unnið að heildarendurskoðun leiðakerfisins, með það að markmiði að mynda heildstætt leiðakerfi almenningssamgangna fyrir allt höfuðborgarsvæðið. Sett hafa verið fram markmið um að hlutdeild almenningssamgangna í heildarferðamagni höfuðborgarsvæðisins vaxi á fimm árum úr núverandi 4% í 6%, en verði orðin 8% árið 2025.

Gildistaka nýs leiðakerfis verður 12. júní 2005. Leiðakerfið samanstendur af 19 leiðum alls, þar af verða sex “stofnleiðir”, þ.e. leiðir sem aka að mestu á stofnbrautakerfi svæðisins, og hafa það hlutverk að flytja farþega á fljótan og skilvirkan hátt milli fjölmennustu íbúasvæðanna og fjölmennustu atvinnusvæðanna. Gert er ráð fyrir að akstur hefjist alla jafna kl. 6 að morgni virka daga, en síðar um helgar. Alla jafna er ekið til miðnættis alla daga. Hvað varðar tíðni er gert ráð fyrir að almennt verði ekið á 20 mínútna tíðni á virkum dögum, en á 30 mínútna tíðni á kvöldin og um helgar. Stofnleiðir munu þó aka á allt að 10 mínútna tíðni á álagstímum virka daga. Meginmarkmiðið er að starfrækja sveigjanlegt leiðakerfi, sem tekur mið af eftirspurn þjónustunnar. Þannig má gera ráð fyrir að tíðni einstakra leiða geti verið breytileg innan dagsins, eftir því sem aðstæður eru hverju sinni.

Við hönnun leiðakerfisins hefur verið tekið mið af áformum um samgöngumiðstöð í Vatnsmýri. Í ljósi þeirrar staðreyndar að staðsetning miðstöðvarinnar verður ekki við fjölfarna stofnbraut munu fæstar leiðir hafi þar viðkomu. Þess í stað verður lögð áhersla á góða tengingu við miðstöðina, þannig að unnt verði að komast á auðveldan og þægilegan hátt í tengsl við leiðakerfið allt. Í hinu nýja leiðakerfi er þess vegna gert ráð fyrir að ein leið verði með endastöð við samgöngumiðstöðina, en þar til hún verður tekin í notkun verður endastöðin við Hótel Loftleiðir. Með þessari leið er unnt að komast á skömmum tíma að Hlemmi, en þar verður aðalmiðstöð leiðakerfis Strætó bs. og unnt að tengjast þaðan til allra átta á höfuðborgarsvæðinu.

Við samgöngumiðstöðina verður ennfremur að skapa góða aðstöðu fyrir leigubíla, sem flytja farþega til og frá henni.

### 5.4 Samantekt

Almenningssamgöngur til og frá höfuðborginni skiptast nú í þrjá megin hluta. Í fyrsta lagi flugfarþega með áætlunarflugvélum sem nota Reykjavíkflugvöll, í öðru lagi flugfarþega um Keflavíkflugvöll sem fluttir eru til og frá höfuðborginni með rútum Kynnisferða, og í þriðja lagi farþega með öðrum langferðabílum sem reknir eru af sex sérleyfishöfum í afgreiðslu BSÍ í umferðarmiðstöðinni, þ.e. Austurleið, Guðmundi Jónassyni, SBA-Norðurleið, SBK, Sæmundi Sigmundssyni og Þingvallaleið.

Árið 2002 var skipting komu- og brottfararfarþega talin vera eftirfarandi:

Flugfarþegar um Reykjavíkflugvöll	325.207	48%
Flugfarþegar með rútum Kynnisferða	211.503	32%
Aðrir farþegar með rútum (BSÍ)	132.932	20%
Samtals:	669.642	100%

Til að meta raunverulegt vægi hvers samgöngubáttar er hins vegar eðlilegt að taka einnig tillit til meðalvegalengda. Í því skyni er notuð alþjóðlega mælieiningin farþegakílómeter (einn farþegakílómeter samsvarar því að einn farþegi sé fluttur einn kílómeter). Þá verður tilsvarendi hlutfallsskipting eftirfarandi í milljónum farþegakílómetra:

Flugfarþegar um Reykjavíkflugvöll	85	75%
Flugfarþegar með rútum Kynnisferða	10	9%
Aðrir farþegar með rútum (BSÍ)	18	16%
Samtals:	113	100%

Samkvæmt ofanskráðum upplýsingum um áætlaða þróun í flutningum gætu farþegar og fylgdarfólk, sem fer um samgöngumiðstöð Reykjavíkur árið 2016, verið orðnir samtals um 1,1 milljón. Í byggingunni gætu þá verið allt að 820 manns samtímis þegar að umferð er mest.

Í fylgiskjali A, frumtillögum THG að samgöngumiðstöð, er sýnd nánari greining á áætluðu farþegaflæði um bygginguna og á mismunandi álagstímum sólarhringsins.

## 6 Þarfagreining vegna samgöngumiðstöðvar

### 6.1 Almenn

Nauðsynlegt er að Reykjavík sem höfuðborg Íslands hafi staðsetta sem næst miðborginni samgöngumiðstöð sem þjóni sem flestum greinum almenningssamgangna til og frá höfuðborginni, og bjóði þá jafnframt upp á góðar tengingar við almenningssamgöngur höfuðborgarsvæðisins. Ljóst er að óháð því hvort áfram verði gert ráð fyrir flugsamgöngum til og frá höfuðborginni þarf hún að geta boðið upp á samgöngumiðstöð er þjóni almenningssamgöngum með rútum. Frá upphafi þyrfti slík bygging að vera hönnuð sem fjölnotahús með sem mestum sveigjanleika í ráðstöfun rýmis, þ.á m. fyrir ýmiss konar þjónustu og verslun.

Slík samgöngumiðstöð hefur lykilþýðingu fyrir viðvarandi rekstur og þróun íslenskrar ferðaþjónustu, bæði hvað varðar innlenda sem erlenda ferðamenn, ekki síst í sambandi við framboð ýmiss konar dagsferða frá höfuðborginni.

### 6.2 Flugsamgöngur

Þrír flugrekendur reka nú samtals 14 flugvélar í almenningssamgöngum til og frá Reykjavík, og eru þær samtals með 418 farþegasæti. Þeim til viðbótar eru tveir minni flugrekendur utan Reykjavíkur, sem af og til fljúga til höfuðborgarinnar, og þyrftu aðstöðu í og við samgöngumiðstöðina. Þá er þess að geta, að færeyska flugfélagið Atlantic Airways sinnir nú áætlunarflugi milli Reykjavíkur annars vegar og Færeyja og Grænlands hins vegar í samstarfi við Flugfélag Íslands. Miðað við ofangreint er talið

hæfilegt að á flughlaðinu við samgöngumiðstöðina verði gert ráð fyrir fimm stæðum fyrir flugvélar í ICAO-flokki 3C, og 9 stæðum fyrir flugvélar í ICAO-flokki 1B. Meðfram allri þeirri hlið stöðvarinnar, sem snýr að flughlaðinu, verði yfirbyggð göng sem flugfarþegar geti komist eftir mestalla leiðina til og frá flugvél sinni.

Auk hlutverks síns sem miðstöð íslensks innanlandsflugs gegnir Reykjavíkflugvöllur afar þýðingarmiklu hlutverki sem einn af þremur íslenskum varaflugvöllum fyrir millilandaflugið um Keflavík. Í áætlunarflugi Icelandair eru nú notaðar Boeing 757 þotur, sem geta skráð og notað Reykjavíkflugvöll sem varaflugvöll, en við það er mestri hagkvæmni náð í flugrekstrinum. Sé Reykjavíkflugvöllur ekki tiltækur sem varaflugvöllur þurfa þoturnar að bera aukalega 1,7 tonn af eldsneyti fyrir hugsanlegt flug sitt til varaflugvallanna Akureyrar eða Egilsstaða. Sé enginn varaflugvöllur tiltækur á Íslandi þurfa þær að bera aukalega 6,7 tonn af eldsneyti fyrir flug til varaflugvallar í Skotlandi. Slíkt skerðir mögulega arðhleðslu flugvélanna, fyrst og fremst fraktflutninga.

Þrátt fyrir þessa þýðingu Reykjavíkflugvallar sem daglegs varaflugvallar fyrir Keflavík eru raunverulegar landingar millilandaþotnanna í Reykjavík mjög sjaldgæfar, eða að meðaltali sjaldnar en einu sinni á ári.

### 6.3 Rútusamgöngur

Áætluð fjölgun rútarþega til ársins 2016 fer saman við fjölgun flugfarþega í millilandafluginu, en mikil fylgni er þar á milli, sérstaklega hjá Flugrútnni.

Fyrirkomulag vegna dagsferða og Flugrútnnar er þannig að farþegar eru sóttir víða að á höfuðborgarsvæðinu og þeim safnað saman á einn stað / miðstöð þaðan sem brottför er hverju sinni (Hótel Loftleiðir árin 1968 - 2003 og BSÍ frá árinu 2004). Farþegum, sem koma með Flugrútnni til höfuðborgarinnar er sömuleiðis ekið frá miðstöð á öll hótél og marga aðra gististaði á svæðinu.

Rekstraraðilar þurfa skrifstofu- og afgreiðslupláss í nýju samgöngumiðstöðinni, ekki minna en Kynnisferðir hefur um þessar mundir í Umferðarmiðstöðinni. Samgöngumiðstöðin þyrfti jafnframt að geta hýst þá farþega, sem fara í ýmsar ferðir, a.m.k. rétt fyrir brottför. Líka þarf að gera ráð fyrir að farþegar gætu beðið eftir ferðum, þó ekki yfir nótt.

Gera þarf ráð fyrir "rennum" eða stæðum fyrir 10 - 12 hópferðabíla hverju sinni við nýja samgöngumiðstöð, en þessar rennur yrðu merktar sem brottfararstaðir. Af þessum rennum þarf sérstæði fyrir Flugrútna, þar sem rekstur hennar er frábrugðin öðrum sérleyfisrekstri. Skammtímageymsla langferðabíla mætti vera lengra frá samgöngumiðstöðinni, og þyrfti að geta rúmað allt að 15 - 30 rútur.

Í núverandi Umferðarmiðstöð reka Kynnisferðir einnig flutningamiðlun fyrir alla sérleyfishafa, BSÍ hraðflutninga. Gera má ráð fyrir þeirri starfsemi áfram ef fram fer sem horfir. Í sama húsnæði er miðstöð tapaðs farangurs millilandaflugs, en verktaki sér um að aka töskum og öðrum farangri til flugfarþega.



## 7 Staðsetning samgöngumiðstöðvar og drög að tilhögun mannvirkja

Eins og fram kom í inngangi varð það niðurstaða hópsins að leggja fram tvo valkosti um staðsetningu samgöngumiðstöðvar. Hér í framhaldinu verður stuttlega um þá fjallað en að öðru leyti vísað til greinargerðar THG.

Rétt er að taka hér fram að sameiginlegt báðum þessum kostum er að byggja þarf upp nýjan veg, svokallaðan Hlíðarfót, og þarf því að gera ráð fyrir þeirri framkvæmd í samgönguáætlun innan fárra ára. Gott skipulag samgangna er úrslitatriði fyrir vel starfandi samgöngumiðstöð. Á grundvelli heildarsamgönguskipulags fyrir Vatnsmýrina, þar sem m.a. er gert ráð fyrir Hlíðarfæti, þurfa borgaryfirvöld að hafa tryggingar fyrir því að Hlíðarfótur komist til framkvæmdar, og að aðrar nauðsynlegar tengingar við Vatnsmýrarsvæðið komist einnig til framkvæmda.

Hvað varðar notkun NA/SV-flugbrautar við tilkomu samgöngumiðstöðvarinnar gildir eftirfarandi fyrir umrædda tvo valkosti. Við "norðurkost" þyrfti að loka flugbrautinni samtímis og framkvæmdir myndu hefjast. Við "hótelkost" yrði hægt að nota flugbrautina meðan framkvæmdir við bygginguna stæðu yfir nema við lokaframkvæmdir flughlaðs, en til að fullklára það þyrfti að loka flugbrautinni. Þó skal á það bent að ekki yrði hægt að loka flugbrautinni fyrr en hafi "*fundist önnur leið til að veita það öryggi sem þessi flugbraut tryggir*", eins og segir í texta með núgildandi deiliskipulagi.

### 7.1 "Norðurkostur"

Hér er um að ræða staðsetningu samgöngumiðstöðvarinnar á 70.400 m<sup>2</sup> svæði norður af skrifstofubyggingu Flugleiða, vestan fyrirhugaðs nýs Hlíðarfóts og sunnan nýrrar Hringbrautar. Í fylgiskjali A er að finna tilheyrandi afstöðumyndir og drög að útfærslu byggingarinnar. Grunnflötur hennar er samtals 6.200 m<sup>2</sup>, þar af 5.100 m<sup>2</sup> á fyrstu hæð, og 1.100 m<sup>2</sup> á annari hæð. Að auki er gert ráð fyrir 400 m<sup>2</sup> tækjageymslu á lóðinni.

Varðandi 5.100 m<sup>2</sup> grunnflöt samgöngumiðstöðvarinnar má hafa til hliðsjónar að grunnflötur núverandi flugstöðvar Flugfélags Íslands er 1.246 m<sup>2</sup> og grunnflötur umferðarmiðstöðvar BSÍ um 1.200 m<sup>2</sup>, - eða samtals um 2.446 m<sup>2</sup>.

Miðað við 820 manns samtímis í húsinu á 2.500 m<sup>2</sup> almennra umferðar- og biðryma, væru tiltækir 3,0 m<sup>2</sup> fyrir hvern farþega. Í skýringarmyndum THG er m.a. sýnt flæði brottfarar- og komufarþega, bæði fyrir innanlands- og millilandaflugið.

Samgöngum fylgir óhjákvæmilega hávaði, bæði frá bílaumferð og flugumferð. Í mars 2003 var lögð fram skýrsla Línuhönnunar um mat á umhverfisáhrifum vegna færslu Hringbrautar, sem unnin var fyrir Reykjavíkurborg og Vegagerðina. Í úrskurði Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum við færslu Hringbrautar, dags. 16. júní 2003, segir m.a. (gr. 4.2.2):

*"Í umsögn Umhverfisstofnunar er bent á að þótt hávaði af völdum umferðar muni minnka við byggingar Landspítalans við Hringbraut og verða innan viðmiðunargildis muni hann þó verða nálægt efri mörkum, á bilinu 54-57 db(A). Einnig muni hljóðstig við fyrirhugaðar byggingar Landspítalans sem eru nær*

*fyrirhugaðri legu Hringbrautar verða nokkuð hátt þótt það verði innan frávíksgildis reglugerðar nr. 933/1999 um hávaða. Ljóst sé að hægt væri að ná hljóðstigi niður með hljóðmönnum á þessu svæði. Þar sem um sérstaklega viðkvæma viðtaka sé að ræða, telji stofnunin að gera ætti hljóðmanir meðfram þessum byggingum. Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að reiknað hafi verið með að hljóðmanir verði við nýja Hringbraut við Landspítalalóð. Þar sem ekki liggi fyrir endanlegt deiliskipulag fyrir lóðina sé ekki ljóst hvert svigrúm sé fyrir umfangsmiklar hljóðvarnir. Stefnt sé að því að ná viðunandi hljóðvist á lóðinni, en að öðru leyti verði byggingar á svæðinu að taka mið af staðsetningu hennar við fjölfarna stofnbraut."*

Ákveðið var að fela Línuhönnun að gera samanburðarúttekt á þeirri hljóðvist, sem fylgi áður áætlaðri bílaumferð um nýja Hringbraut og nýjan Hlíðarfót, og þeirri hljóðvist sem yrði til staðar ef samgöngumiðstöðin bættist við. Þá var jafnframt ákveðið að miða bæði við 2% og 3% árlega meðalaukningu flugumferðar. Skýrsla Línuhönnunar hf. um "norðurkost" er í heild sinni birt í fylgiskjali B.

Niðurstöður fyrir mestu umferð, bæði bíla og flugs, þ.e. árið 2024 og miðað við 3% áætlaða árlega meðalaukningu flugumferðar, eru þær að hljóðstig við fyrstu hæð íbúðarhúsa við Hlíðarenda hækki um 0-8 dB(A) og verði á bilinu 53-59 dB(A), en hæst verði hljóðstigið við atvinnuhúsnæði á svæðinu 62 dB(A). Við húsin við Hringbraut verður hljóðstigið á bilinu 53-60 dB(A), og er hækkin á bilinu 0-3 dB(B). Við hús LSH er hækkin 0-1 dB(A), og verður hljóðstigið á bilinu 54-60 dB(A) (teikningar 9 og 10).

Hljóðstig við byggingar við núverandi Hringbraut verður ásætlanlegt m.t.t. núverandi ástands. Hljóðstig á Hlíðarendasvæði verður ásætlanlegt með sértækum aðgerðum sem m.a. felast í því að hljóðmanir við Hlíðarfót verða reistar á borgarlandi, og að samgöngumiðstöðin sjálf, ásamt tækjageymslu og vegg við bílapall, muni skerma fyrir hljóði frá flughlaði.

## **7.2 "Hótelkostur"**

Í ágúst 2004 bárust hópnum þau tilmæli frá Flugleiðum og hlutaðeigandi dótturfélögum að miðað við ýmsar breyttar aðstæður og forsendur yrði einnig kannað til samanburðar hvort hægt yrði að breyta hluta Hótel Loftleiða í samgöngumiðstöð. Því var ákveðið, og að fengnu samþykki eiganda hótélbyggingarinnar, Stoða hf., að fela THG að gera frumdrög að tilhögun slíkrar lausnar. Jafnframt var Línuhönnun falið að gera viðbótarúttekt á hljóðvist norðaustursvæðisins miðað við þá staðsetningu stöðvarinnar og tilheyrandi flughlaðs.

Gerð er ítarleg grein fyrir þessari tilhögun í seinni hluta fylgiskjals A. Gert er ráð fyrir að fyrsta hæð vesturhluta Hótel Loftleiða verði tekin undir samgöngumiðstöðina ásamt tilheyrandi kjallara og hluta annarar hæðar. Hótelaðkoman færir þá í suðurálmú byggingarinnar en skrifstofur Flugleiða haldast að mestu óbreyttar. Norðan við skrifstofur Flugleiða yrði þá hægt að reisa byggingu fyrir ýmsa atvinnustarfsemi með möguleika á þjónustuhluta fyrir flugvöllinn. Slökkvilið höfuðborgarsvæðisins hefur lýst

áhuga á því að á þessu svæði yrði reist viðbragðsaðstaða fyrir sjúkra- og slökkvibíla. Þá er gert ráð fyrir að bílastæði verði  $1 / 35 \text{ m}^2$  í nýbyggingu til viðbótar núverandi bílastæðum.

Samtals er hér miðað við  $6.180 \text{ m}^2$ , þar af  $1.335 \text{ m}^2$  í kjallara,  $4.070 \text{ m}^2$  á fyrstu hæð og  $775 \text{ m}^2$  á annari hæð. Að auki er gert ráð fyrir  $400 \text{ m}^2$  tækjageymslu á lóðinni sem hluta af mögulegu atvinnuhúsnæði norðan við skrifstofubyggingu Flugleiða.

Í þessari tilhögun er gert ráð fyrir að grunnflötur nýbyggingar við núverandi Hótel Loftleiðir og skrifstofuhús Flugleiða verði samtals  $2.220 \text{ m}^2$ , þar af  $1.870 \text{ m}^2$  á fyrstu hæð og  $350 \text{ m}^2$  í kjallara. Fyrirhuguð farangursafgreiðsla er í kjallara hússins, og bent er á að lofthæð þar sé frekar lítil, eða á bilinu  $2,7 - 3,0 \text{ m}$ . Samkvæmt álitum Flugfélags Íslands yrði þó hægt að vinna þar við farangur, en takmörkuð lofthæð kalli þá á meira gólfpláss en í rými sem byði upp á meiri lofthæð.

Í skýringarmyndum THG er m.a. sýnt áætlað flæði brottfarar- og komufarþega um bygginguna, bæði fyrir innanlands- og millilandaflug.

Í niðurstöðum úttektar Línuhönnunar á hljóðvist þessa kosts (fylgiskjal C) kemur fram að árið 2024, og miðað við 3% árlega meðalfjölgun flugfarþega, myndi hljóðstig við Hús við Hlíðarenda verða  $55-58 \text{ dB(A)}$  og hækka um  $2-7 \text{ dB(A)}$ . Hæst verður hljóðstigið  $57-61 \text{ dB(A)}$  við atvinnuhúsnæði á svæðinu. Við húsin við Hringbraut verður hljóðstigið á bilinu  $52-60 \text{ dB(A)}$  og er hækkunin á bilinu  $0-2 \text{ dB(A)}$ . Við hús LSH verður hækkunin  $0-1 \text{ dB(A)}$  og verður hljóðstigið á bilinu  $54-60 \text{ dB(A)}$  (teikningar A9 og A10).

Hljóðstig við byggingar við núverandi Hringbraut verður í lagi vegna aukinnar fjarlægðar frá flughlaði. Hljóðstig á Hlíðarendasvæðinu verður ásættanlegt með sértækum aðgerðum, sem m.a. felast í því að hljóðmanir við Hlíðarfót verði reistar á borgarlandi, og myndu enn frekar batna við það að reist yrði bygging (tækjageymsla o.fl.) á svæði "norðurkosta".

### 7.3 Kostir og gallar

Meðal kosta og galla ofangreindra tveggja lausna mætti nefna eftirfarandi, og er þá fyrst og fremst miðað við það sem skilur þá að:

#### Kostir "norðurkosta":

- \* Núverandi tilhögun Hótel Loftleiða og skrifstofa Flugleiða yrði óskert.
- \* Býður upp á um  $300 \text{ m}^2$  meira verslunarrými til útleigu en "hótelkostur", og þar með möguleika á meiri aukatekjum.
- \* Er nýtt hús, sem gefur möguleika á betri þjónustu en endurbyggð eldri bygging sem krefst málamiðlana.
- \* Er í stytstu göngufæri við miðborgina.

#### Gallar "norðurkosta":

- \* Krefst þess að núverandi NA/SV-flugbraut verði strax lokað. Um þá flugbraut gilda tiltekin ákvæði núgildandi deiliskipulags á þá leið að finna



þurfi aðra viðunandi lausn fyrir hagsmuni innanlandsflugsins sé brautin aflögð.

- \* Veldur lakari hljóðvist byggðra svæða norðaustur af flugvelliðum, en með viðeigandi hljóðmönnum og öðrum vörnum yrði hávaði þó innan þeirra viðmiðunarmarka er reglugerðir mæla fyrir um.
- \* Skipulag svæðisins er á þessu stigi óljóst.

#### Kostir "hótelkosta":

- \* Er sú staðsetning flugstöðvar, sem frá upphafi var stefnt að (1957-1962), og er talin einfaldari lausn frá sjónarhóli skipulagsmála.
- \* Svæðið norður af skrifstofum Flugleiða yrði tiltækt fyrir aðrar byggingar.
- \* Býður upp á betri hljóðvist fyrir byggðina norðaustur af flugvelliðum.
- \* Þessi kostur felur óneitanlega í sér meiri möguleika tengdrar starfsemi einfaldlega vegna stærðar tengdra bygginga burtséð frá núverandi notkun þeirra að öðru leyti.
- \* Auðveldara væri að aðlaga samgöngumiðstöð í Hótel Loftleiðum að nýju hlutverki ef svo færi að Reykjavíkflugvelli yrði lokað eftir árið 2016.

#### Gallar "hótelkosta":

- \* Breyting eldra húsnæðis er oftast talin óhagkvæmari lausn en að reisa sérhæfða nýbyggingu.
- \* Gæti kallað á flókna samninga við núverandi eigendur fasteigna (Stoðir hf. og Flugleiðir hf.) og núverandi aðalnotanda (Flugleiðahótel ehf.)
- \* Býður upp á um 300 m<sup>2</sup> minna verslunarrými til útleigu en "norðurkostur", og þar með skerta möguleika á aukatekjum.
- \* Vegna þarfa flughlaðsins þyrfti strax að rífa flugskýli 1 og tengdar byggingar.

## **8 Tilhögun framkvæmda og kostnaður**

Í fylgiskjali D er greinargerð VSÓ ráðgjafar ehf. um mögulegar leiðir við tilhögun framkvæmda við uppbyggingu samgöngumiðstöðvar. Bent er á eftirfarandi fjórar leiðir:

- \* Hefðbundin leið, þ.e. mannvirki hönnuð og framkvæmdir síðan boðnar út.
- \* Alútboð þar sem hönnun og framkvæmd er boðið út í einu útboði.
- \* Einkaframkvæmd, þar sem hönnun, framkvæmd, fjármögnun og rekstur mannvirkja er boðinn út í einu útboði.
- \* "Partnering" eða bandalag, þar sem aðilar að samgöngumiðstöð, ásamt hönnuðum, verktökum og rekstraraðilum, bindast samtökum um að koma samgöngumiðstöð á laggirnar á hagkvæmari hátt en við aðrar aðferðir sem eru til viðmiðunar.

Allar þessar leiðir eru taldar koma til greina fyrir báða kostina, nema að alútboð kæmi ekki til álita fyrir "hótelkost". Þrátt fyrir að "partnering"-leiðin hafi ekki áður verið reynd

hér á landi er talið að hún gæti verið áhugaverð leið fyrir "hótelkost". Þá eru lykilaðilar verkefnisins virkir snemma á verkefnistímanum, og samband milli aðila byggir á sanngirnissjónarmiðum um að allir njóti ávinnings af verkefninu. Í stjórn verkefnisins eigi sæti fulltrúar með ákvörðunarvald fyrir aðila, og verkkaupinn er þar virkur þátttakandi í stjórn verksins, sem greinir þessa aðferð frá öðrum útboðsleiðum.

Í frumtillögum THG er stofnkostnaður "norðurkosti" metinn samtals 1.520 millj.kr., en "hótelkosti" samtals 1.851 millj.kr. Í síðar nefndu upphæðinni er m.a. gert ráð fyrir 422 millj.kr. vegna uppkaupa eldra húsnæðis (hluta Hótel Lofleiða).

Reiknaður var út kostnaður fyrir þrjár fyrsttöldu framkvæmdaleiðirnar, og miðað við hefðbundinn 25 ára afskriftar- eða þjónustutíma. Niðurstöðurnar benda til þess að með samgöngumiðstöð samkvæmt "norðurkosti" þyrfti árlega að leggja til 50 - 68 millj.kr., stofn- og rekstrarkostnað, en fyrir "hótelkost" 75 - 93 millj.kr.

Meðal forsendna þessara útreikninga eru þarfagreiningar og frumhönnun THG á hlutaðeigandi mannvirkjum. Gert er ráð fyrir að kaupverð hluta Hótel Lofleiða verði um 422 millj.kr., samsvarandi um 100.000 kr/m<sup>2</sup>. Almenningsrými, sem ekki gefur beinar tekjur, þarf að vera um 330 m<sup>2</sup> meira í "hótelkosti" en í "norðurkosti", og verslunarrými til útleigu er um 300 m<sup>2</sup> minna í "hótelkosti" en "norðurkosti".

Í grunnreglum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO) um gjaldtöku af flugsamgöngum er m.a. lögð sérstök áhersla á að rekendur flugstöðva leitist við að afla sem mestra sértekna af almennri útleigu rýma, af auglýsingum í og við slíkar stöðvar, af bílastæðum, sérleyfisgjöldum og fleira þess háttar, - áður en reiknuð verði afnotagjöld, sem innheimtist beint eða óbeint af hverjum farþega. THG telur að 6.550 m<sup>2</sup> heildarflötur samgöngumiðstöðvar skiptist í 2.870 m<sup>2</sup> "sérsvæði" og 3.680 m<sup>2</sup> "sameiginleg svæði".

Ennfremur er talið að sérsvæði vegna flugfarþega sé um 2.305 m<sup>2</sup>, en sérsvæði vegna rútufarþega sé um 565 m<sup>2</sup>. Árið 2016 er gert ráð fyrir að heildarfjöldi farþega, sem fara um stöðina, verði um 1.083.000, og skiptist þá í 493.000 flugfarþega, samsvarandi 45%, og samtals 590.000 rútufarþega, samsvarandi 55%. Samkvæmt þessu er áætlað að vegna flugfarþega séu samtals 3.960 m<sup>2</sup> (2.305 + 1.655 m<sup>2</sup>), en vegna rútufarþega séu samtals 2.590 m<sup>2</sup> (565 + 2.025 m<sup>2</sup>). Áður en endanleg hlutfallaskipting er ákveðin þarf þó einnig að taka tillit til ýmissa annarra þátta, þ.á m. hversu lengi að meðaltali hvor farþegahópur nýtir sér samgöngumiðstöðina.

Þann 3. desember 2004 var á vegum undirbúningshópsins efnt til kynningarfundar í samgönguráðuneytinu með fulltrúum fasteignaeygenda "hótelkosti" (Stoðir hf. og Flugleiðir hf.) og hlutaðeigandi dótturfélaga Flugleiða (Flugfélag Íslands, Flugleiðahótel, Kynnisferðir og Bílaleiga Flugleiða), þar sem kynntar voru fyrirbyggjandi úttektir, teikningar og greinargerðir THG og VSÓ ráðgjafar.

Í lok fundarins kom fram af hálfu gestanna að ljóst væri að ýmsar forsendur málsins væru eðlilega á frumstigi og þyrftu því nánari könnunar við. Jafnframt var staðfest að bæði

eigendur fasteignanna og núverandi og framtíðar aðalnotendur séu því eindregið fylgjandi að "hótelkostur" verði nánar kannaður.

## 9 Niðurstöður undirbúningshópsins

Megin ástæða þess að samgönguyfirvöld og borgaryfirvöld ákváðu að leggja í vinnu þessa er auðvitað sú að núverandi flugstöð á Reykjavíkflugvelli er óviðunandi frá flestum sjónarhornum séð, og sama má reyndar segja um núverandi aðstöðu langferðabifreiða á BSÍ. Það kemur þessu til viðbótar að gert er ráð fyrir að lóð BSÍ verði í framtíðinni nýtt til annarrar starfsemi. Flestir ættu einnig að geta verið því sammála að einhvers konar samgöngumiðstöð eigi að vera fyrir hendi í "samgöngumiðstöð Íslands" í höfuðborginni. Ef litið er til annarra borga í Evrópu af sambærilegri stærð eða stærri má örugglega fullyrða að flestar hafa yfir slíkri miðstöð að ráða. Oftar en ekki er um að ræða lestarstöð þar sem samgöngunet borgarinnar nær tengingum út úr henni til allra átta. Hugmyndin um samgöngumiðstöð í Reykjavík gengur í þessa sömu átt, en í stað lestanna er það innanlandsflugið, langferðabílarnir, og tengingin til Keflavíkur sem gerir það kleyft að ferðast til allra átta.

Eflaust verða margir til að hafa mismunandi skoðanir á staðsetningu samgöngumiðstöðvarinnar en taka verður mið af því að í uppbyggðri borg er málið ekki einfalt. Með gerð Hlíðarfótar frá Hringbraut að samgöngumiðstöð, sem fram þarf að koma í fjögurra ára samgönguáætlun 2005-2008, og tillögu um áframhald þeirrar framkvæmdar til Kringlumýrarbrautar í göngum má fullyrða að staðsetning hennar í Vatnsmýrinni sé ákjósanleg miðuð við samgöngukerfi höfuðborgarsvæðisins. Vinna hópsins miðaði að því að skoða hvort mögulegt væri að koma á fót samgöngumiðstöð í Vatnsmýrinni. Kannaðir voru flestir grunnþættir sem þar voru taldir skipta máli. Teknir voru fram tveir valkostir, kostir þeirra og gallar vegnir og metnir, og báðir valkostirnir grunnhannaðir. Hópnum var samt sem áður ljóst að ekki yrði um tæmandi úttekt að ræða eða allir möguleikar í stöðunni fundnir. Til að skýra þetta má nefna að að ýmis ókunn viðskiptatækifæri hljóta að koma fram í kjölfar samgöngumiðstöðvar af þessari stærðargráðu. Það er nú einu sinni svo að hnútpuktar í samgöngum hvar sem er í heiminum skapa sjálfkrafa af sér mikla auðlegð.

Með hliðsjón af framlögðum gögnum mælir hópurinn með því að ráðist verði í byggingu samgöngumiðstöðvar í Vatnsmýrinni, sem þjóni bæði flugi og langferðabifreiðum með góðum tengingum við almenningsamgöngukerfi höfuðborgarsvæðisins. Hópurinn telur að bjóða eigi fram báða þá valkosti, sem í skýrslunni hafa verið nefndir. Yrði það gert á grundvelli opinnar samkeppni. Það er enginn vafi á því að áhugi fjárfesta mun verða fyrir hendi, enda um að ræða byggingu sem mikill fjöldi fólks mun eiga leið um. Rétt er að taka fram hér að ekki er við því að búast að nema einn aðili (eigandinn) hafi tök á því að bjóða fram lausnir sem að byggjast á "hótelkostinum". Það er hins vegar ekkert sem mælir gegn því að hægt verði að bera hann saman við möguleika "norðurkosta" á réttlætisgrundvelli.

Ákveði yfirvöld að byggð verði samgöngumiðstöð í Vatnsmýrinni leggur hópurinn til að undirbúningur hennar verði sameiginlegt verkefni ríkis og Reykjavíkurborgar. Gera má ráð fyrir að viðkomandi stofnanir setji á legg formlegan vinnuhóp sem beri ábyrgð á

verkefninu og verði honum settar mjög ákveðnar tímaskorður. Hópurinn leggur einnig til að aðilar fari sameiginlega í skipulagsvinnu á svæði samgöngumiðstöðvar og með því geti reitur ætlaður mannvirkinu á deiliskipulagi flugvallarins nýst til annarra þarfa í samkomulagi aðila.

Um útboðs- og rekstrarform í framtíðinni er hægt að nýta sér mjög gagnlegar ábendingar í greinargerð VSÓ ráðgjafar, sem er fylgiskjal með skýrslu þessari. Niðurstaða útreikninga benda til þess að töluverða fjármuni þurfi í rekstrarframlag á hverju ári með byggingunni. Þetta þarf þó alls ekki að vera raunin því eins og áður hefur verið nefnt er mögulegt að einkaaðilar finni betri viðskiptatækifæri tengt henni en hópurinn var fær um að sýna fram á.

Reykjavík, 24. febrúar 2005

Jóhann Guðmundsson (formaður)

Ásgeir Eiríksson

Hrólfur Jónsson

Haukur Hauksson

Jón Karl Ólafsson

Jón Rögnvaldsson

Leifur Magnússon

Salvör Jónsdóttir

Þorgeir Pálsson

Þráinn Vigfússon