

**SKIPULAG Á HÖFUÐBORGARSVÆÐINU –
SJÁLFBÆR ÞRÓUN Í SAMGÖNGUM**

Rannsóknarráðstefna Vegagerðarinnar 3.10.2010

Harpa Stefánsdóttir arkitekt faí, Arkitektúra, PhD styrkþegi UMB, Noregi.
Hildigunnur Haraldsdóttir arkitekt faí, Hús og skipulag ehf.



Meginmarkmið verkefnisins

Finna leiðir í skipulagi og stjórnsýslu skipulagsmála sem eru raunhæfar til að hefja strax viðsnúning í samgöngumálum höfuðborgarsvæðisins í átt að sjálfbærri þróun.



Forgangur einkabílaumferðar hefur keðjuverkandi áhrif

Í átt til verri landnotkunar og bílmiðaðra Umhverfis. Við verðum stöðugt háðari einkabíl og umhverfið verður sífellt óhentugra til ferða undir beru lofti.



Er þetta spennandi gönguleið?



Höfuðborgarsvæðið myndar eina samfellda byggð og er eitt atvinnu- og þjónustusvæði

- Mikilvægt er að vinna að samgöngumálum heildstætt fyrir allt svæðið.

Skipulag byggðar hefur áhrif á ferðamáta

- Forgangur mismunandi ferðamáta í skipulagi hefur afgerandi áhrif. Í dag hefur einkabíllinn forgang.



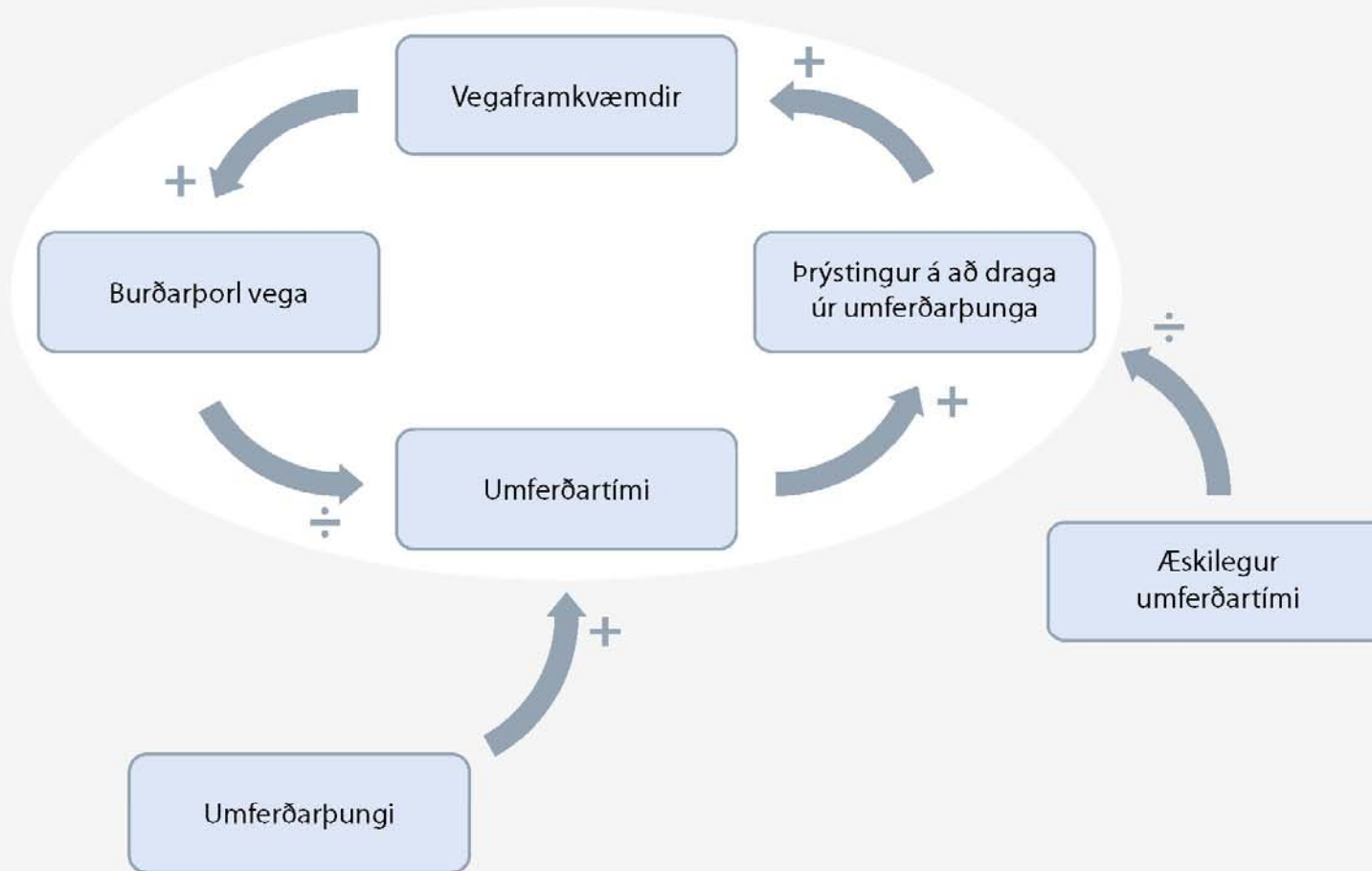
Ferðamáti hefur áhrif á borgarbrag

- Samgöngukerfi fyrir bíla, hjólreiðar og gangandi taka mismikið flatarmál í borginni.
- Bílmiðað umhverfi er gisið og plássfrekt og hentar illa fólki til ferða undir beru lofti.



Borgarumhverfi þar sem form og hlutföll í ytri rýmismyndun eru í takt við manneskjulegan mælikvarða og umhverfissálfræði hafa áhrif á almenn lífsgæði og hvetja til vistvænna samgangna.

“**Vistvænar samgöngur** verði meginviðmið í skipulagi byggðar við ákvarðanir um starfsemi og landnotkun”. (Loftslagsstefna Reykjavíkur)



$$\text{Umferðarpungi} = \text{farartæki} \times \text{meðalfjöldi ferða á dag} \times \text{meðallengd hvernar ferðar}$$



Skipulags- og byggingarlög, 1. gr.

Markmið laga þessara er:

- að þróun byggðar og landnotkunar á landinu öllu verði í samræmi við skipulagsáætlanir sem hafi efnahagslegar, félagslegar og menningarlegar þarfir landsmanna, heilbrigði þeirra og öryggi að leiðarljósi,
- **að stuðla að skynsamlegri og hagkvæmri nýtingu lands og landgæða**, tryggja varðveislu náttúru og menningarverðmæta og koma í veg fyrir umhverfisspjöll og ofnýtingu, **með sjálfbæra þróun að leiðarljósi**,
- að tryggja réttaröryggi í meðferð skipulags- og byggingarmála þannig að réttur einstaklinga og lögaðila verði ekki fyrir borð borinn þótt hagur heildarinnar sé hafður að leiðarljósi,
- að tryggja faglegan undirbúning mannvirkjagerðar og virkt eftirlit með því að kröfum um öryggi, endingu, útlit og hagkvæmni bygginga og annarra mannvirkja sé fullnægt.



Sjálfbærar samgöngur

- Nota skal lágmarksflatarmál lands undir samgöngumannvirki, mengun og orkunotkun vegna samgangna skal vera í lágmarki og samgöngumannvirki sem hagkvæmust.
- Stefna skal að jákvæðri þéttingu byggðar í stað þess að taka undir nýtt land fyrir uppbyggingu.
- Samgöngur í þéttbýli verði í auknum mæli í formi almenningssamgangna og hjólandi og gangandi umferðar.
- Í þéttari byggð verða vegalengdir styttri, rekstrargrundvöllur fyrir ýmsa nærþjónustu og almenningssamgöngur batnar og pláss fyrir einkabílaumferð minnkar hlutfallslega.

Sjálfbærnivísar um samgöngur

- Borgarbragur
- Tölur um ferðavenjur og lengdir ferða
- Framboð almenningssamgangna
- Tölur um bílaeign
- Framboð gjaldfrjálsra bílastæða
- Mengun (um 70% mengunar er frá samgöngum)
- Þéttleiki byggðar
- Skipting milli landnotkunarflokka



Sjálfbært samgöngumiðað skipulag

- Vistvænar samgöngur eru lykilatriði til að halda utan um gæði höfuðborgarsvæðisins til frambúðar.
- Skýr markmið um hvert skuli stefna eru forsenda fyrir framþróun. Þeim þarf að fylgja markviss og raunhæf framkvæmdaáætlun.



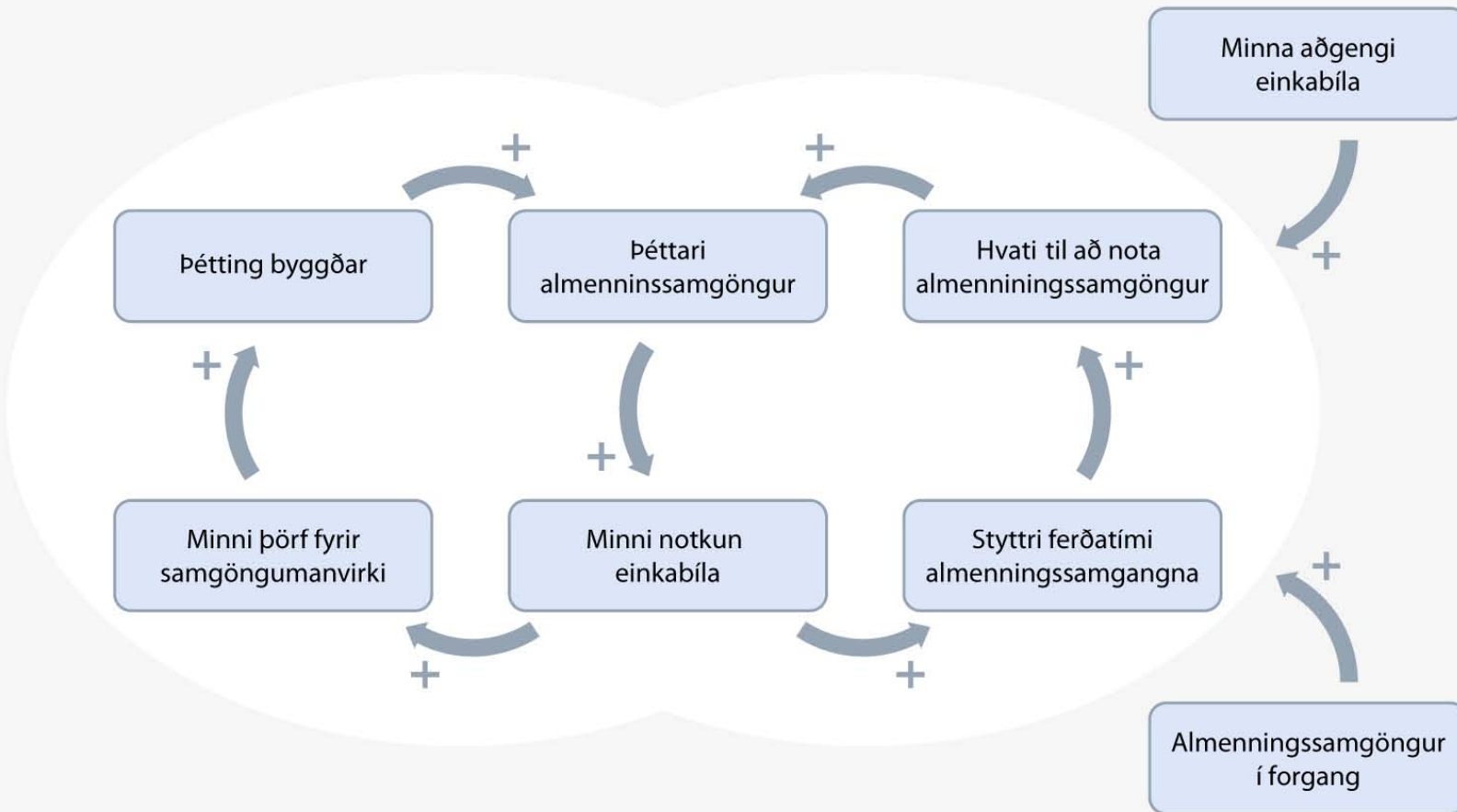
Skammtímamarkmið er að taka akrein fyrir almenningssamgöngur og gera stíga

- Líklegt er að samhengi sé milli yfirbragðs borgarrýmis og gæða umhverfis við val á ferðamáta. Aðlaðandi, skjólgott og fallegt umhverfi getur hvatt til vistvæns ferðamátavals.
- Tryggja þarf samfelldar hjóla- og gönguleiðir að þjónustu og almenningssamgöngum.



Langtímastefnumörkun er þétting byggðar í kringum aðalsamgönguása

- Staðsetning meginsamgönguása fyrir almenningssamgöngur gefur vísbendingu um hvernig til lengri tíma litið skuli þetta byggð.
- Stuðlað verði að uppbyggingu opinberra stofnana, þjónustustarfsemi og fyrirtækja í góðri tengingu við almenningssamgöngukerfið.

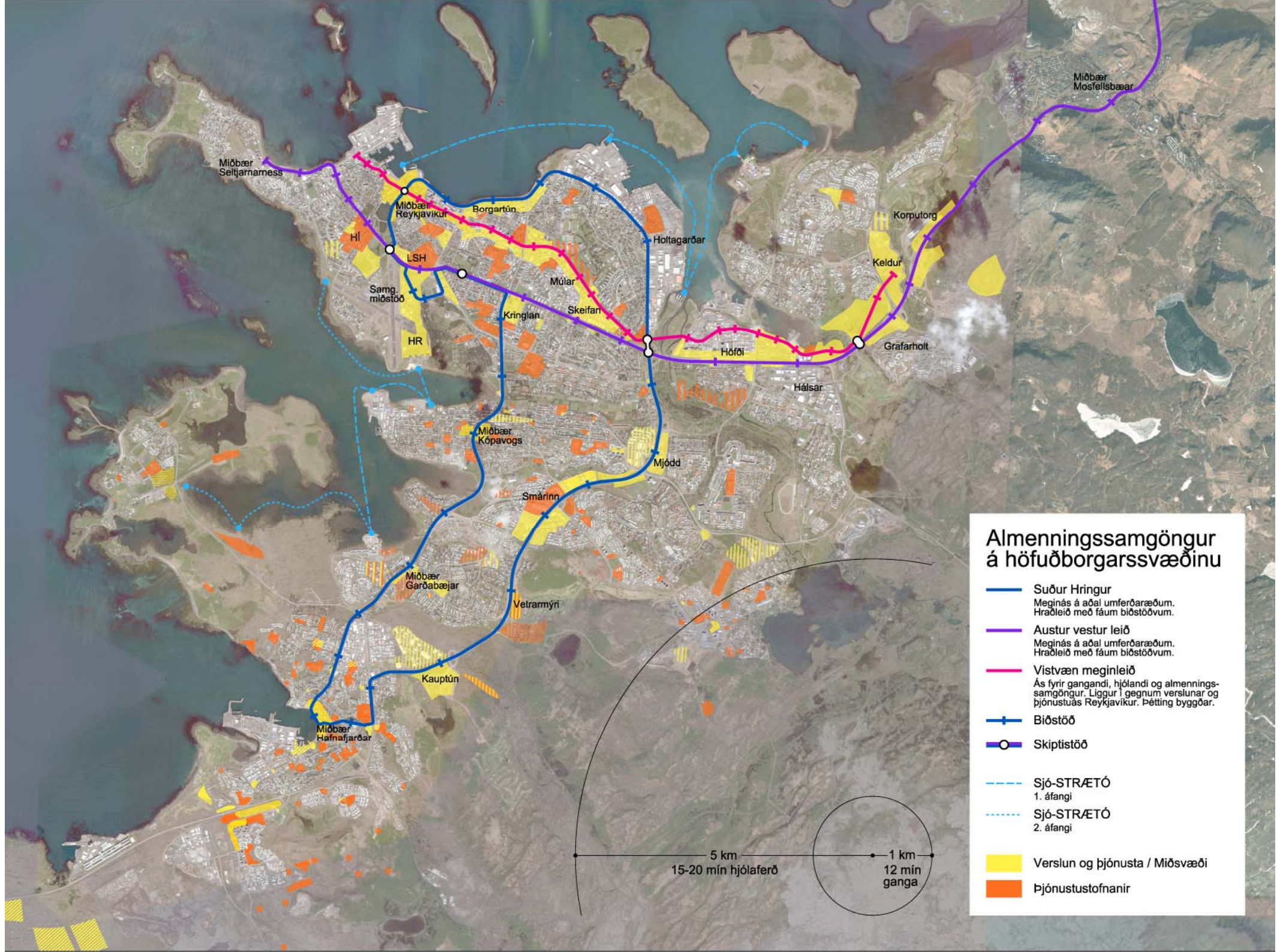




Almenningssamgöngur

- Aukin nýting almenningsvagna dregur úr einkabílanotkun og er slík þróun umhverfinu mjög í hag.
- Reykjavík stefnir á tvöföldun á notkun almenningssamgangna með skilvirkari þjónustu Strætó bs (nógu háleitt markmið?).
- **Ferðatími** er mikilvægur við val á samgöngumáta. Hlutfallslegur ferðatími með almenningsvögnum þarf að vera hagstæður í samanburði við ferðatíma með einkabíl.
- Mikilvægt að strætisvagnar fái **forgang** með eigin akreinum á megin umferðaræðum.
- **Forgangsakreininna þarf að taka af núverandi umferðarkerfi fyrir einkabíla** til þess að gera almenningsamgöngur að álitlegri kosti í samanburðinum við einkabílinn.
- Skoða þarf hvort **fækka eigi leiðum** og auka þess í stað **ferðatíðni**.
- Þróa þarf tvíþætt leiðarkerfi
 - **Meginleiðir** sem hraðferð milli sveitarfélaga og svæða eða hverfa.
 - **Innanhverfiskerfi**





Almenningsamgöngur á höfuðborgarsvæðinu

- Suður Hringur
Meginás á aðal umferðaræðum.
Hraðleið með fáum biðstöðvum.
- Austur vestur leið
Meginás á aðal umferðaræðum.
Hraðleið með fáum biðstöðvum.
- Vistvæn meginleið
Ás fyrir gangandi, hjólandi og almennings-
samgöngur. Liggur í gegnum verslunar og
þjónustúas Reykjavíkur. Þétting byggðar.
- + Biðstöð
- Skiptistöð
- - - Sjó-STRÆTÓ
1. áfangi
- - - Sjó-STRÆTÓ
2. áfangi
- Verslun og þjónusta / Miðsvæði
- Þjónustustofnanir



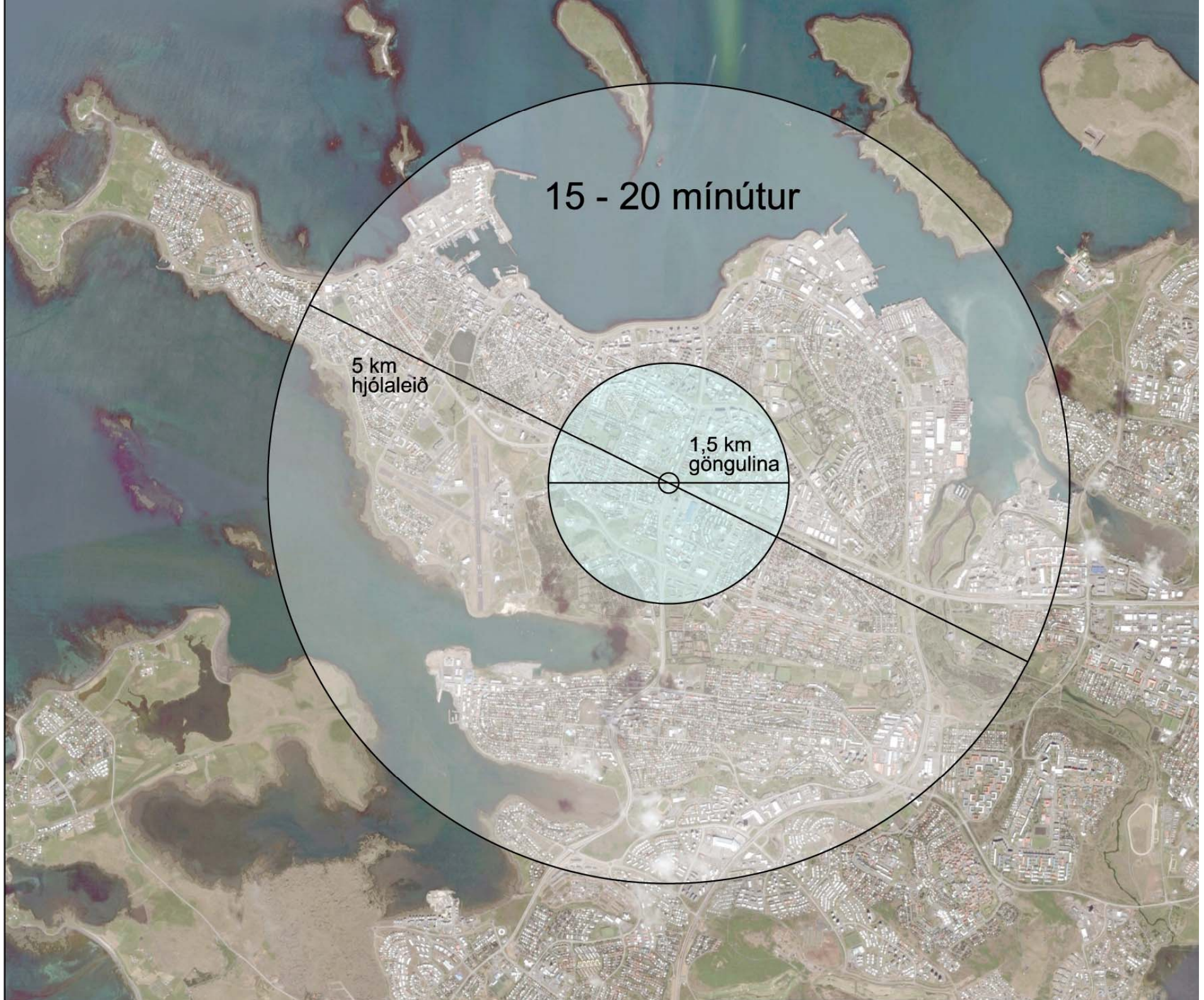


Hjólandi og gangandi umferð

- Göngustígakerfi og hjólreiðabrautir verði hannaðar sem samgönguæðar.
- Þéttari og skjólbetri byggð er mikilvægur liður í því að bæta aðstöðu fyrir hjólandi og gangandi.
- Gangandi og hjólandi ferðast á eigin orku og undir beru lofti.
- Reykjavíkurborg stefnir að því að fjölga hjólandi og gangandi í 30% af allri umferð fyrir 2020.

Mikilvæg atriði við val á ferðaleið hjólandi og gangandi

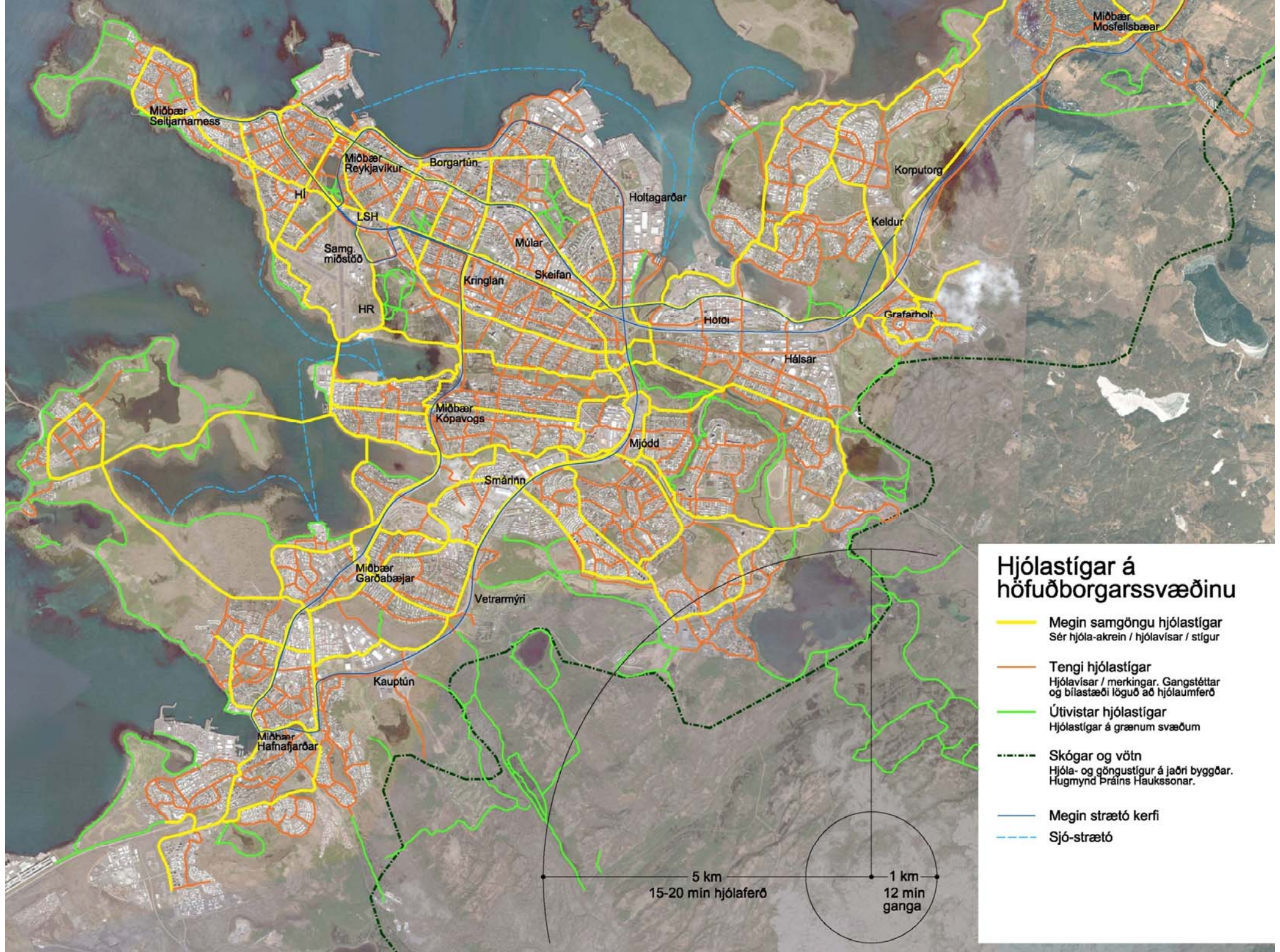
- Ferðaleiðir séu sem styrstar
- Hæðamunur sé sem minnstur
- Skjólmyndun á ferðaleið, þétt byggð, gróður
- Áhugaverð umhverfisupplifun
- Lágmarka neikvæð áreiti s.s v. bílaumferðar
- Öryggi
- Leiðir liggja í góðri tengingu við byggð, þ.e. sem næst miðju hverfa
- Tenging milli leiða sé góð



15 - 20 mínútur

5 km
hjólaleið

1,5 km
göngulina



Hjólastígar á höfuðborgarssvæðinu

- **Megin samgöngu hjólastígar**
Sér hjóla-akrein / hjólavísar / stígur
- **Tengi hjólastígar**
Hjólavísar / merkingar. Gangstéttar og bílastæði löguð að hjólaumferð
- **Útivistar hjólastígar**
Hjólastígar á grænum svæðum
- - - **Skógar og vötn**
Hjóla- og göngustígar á jaðri byggðar. Hugmynd Práins Haukssonar.
- **Megin strætó kerfi**
- - - **Sjó-strætó**

5 km
15-20 mín hjólaferð

1 km
12 mín ganga



Sterkan vilja og þor þarf til að hefja viðsnúning í átt að sjálfbærri þróun í samgöngumálum.

Taka þarf ákvarðanir sem verða óvinsælar í byrjun.

Byrjum strax, það er til mikils að vinna.



TAKK FYRIR