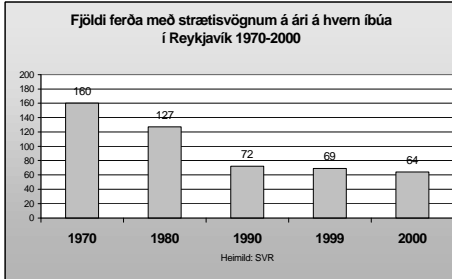


# Almenningssamgöngur

## Þróun almenningssamgangna í Reykjavík

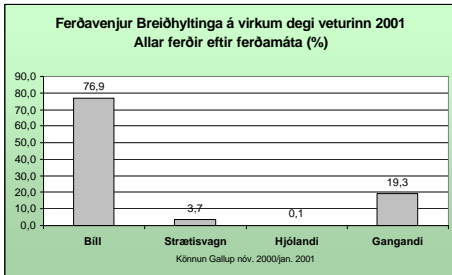


Síðustu þrjú áratugi hafa almenningssamgöngur í Reykjavík átt undir högg að sækja. Árið 1970 voru farþegar með strætisvögnum rúmar 13 milljónir yfir árið og til að þjóna þessum farþegum voru eknir um 3,5 milljón kílómetrar. Árið 2000 voru farþegar með strætisvögnum í kringum 7,5 milljónir og til að þjóna þeim voru eknir um 5,5 milljón kílómetrar. Meginskýringar þessarar þróunar er stóraukin bílaeign og úþensla og þynning byggðarinnar. Það er erfitt að snúa þessari þróun við, ekki síst í ljósi þess að bílaeign verður enn almennari í framtíðinni og byggð á höfuðborgarsvæðinu nær yfir sífellt stærra svæði. Með samþættum aðgerðum ætti þó að vera hægt að stemma stigu við þessari þróun og þegar til lengri tíma er lítið að snúa henni við.



Í aðalskipulaginu er sett fram ákveðin stefna um breyttar áherslur í skipulagi byggðar sem miða að því að bæta rekstrarskilyrði almenningssamgangna til langframa; um þéttingu innan núverandi byggðar, aukinn þéttleika og blöndun landnotkunar á nýjum svæðum og samfellda borgarbyggð. Lögð er sérstök áhersla á að þéttleiki byggðar og fjölbreytni landnotkunar verði sem mest með fram leiðum almenningssvagna og við skiptistöðvar (sjá AR5). Í aðalskipulaginu eru einnig skilgreindar meginleiðir almenningssamgangna þar sem sérstök áhersla verður lögð á forgang þeirra í umferðarkerfinu. Aukinn forgangur strætisvagna í gatnakerfinu ætti að bæta rekstrarskilyrði almenningssamgangna á tiltölulega skömmum tíma.

Annað mikilvægt atriði í að skapa betri rekstrarskilyrði almenningssamgangna er að bæta almennt umhverfi og aðbúnað fótgangandi vegfarenda, ekki síst innan þjónustu- og athafnahverfa, í ljósi þess að notandi strætisvagna er yfirleitt gangandi vegfarandi, bæði við upphaf og enda ferðar.

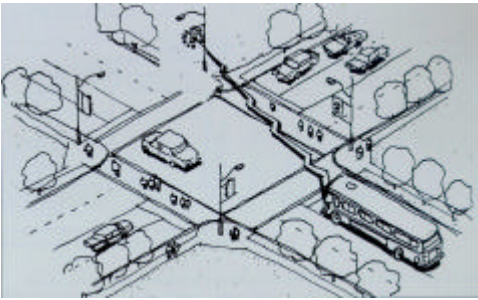


## Af hverju að efla almenningssamgöngur?

- Mengun á hvern farþega í almenningssvagni er minni að meðaltali en á farþega í einkabíl, ekki síst ef vagnar eru knúin með vistvænni orkugjöfum.
- Kostnaður vegna umferðarmannvirkja er minni á hvern farþega í almenningssvagni en í einkabíl.
- Almenningssamgöngur krefjast minna landrymis undir umferðarmannvirki en einkabílar. Þetta er ekki síst mikilvægt varðandi bílastæði í miðhverfum.
- Umferðartafir eru ólíklegri í borgarumhverfi sem bjóða upp á almenningssamgöngur sem raunhæfan ferðamáta.
- Hærra hlutfall farþega í almenningssvögnum dregur úr tíðni umferðarslysa.
- Góðar almenningssamgöngur stuðla að auknu ferðafrelsi þeirra félagshópa sem ekki geta ekið einkabíl eða hafa hann ekki til umráða.
- Framboð á góðri þjónustu almenningssamgangna gerir fólki kleift að hvíla sig á umferðartöfum og bílastæðavandræðum.
- Aukin notkun almenningssvagna og bætt þjónusta opnar ný sóknarfæri við skipulagningu byggðar; hagkvæmari nýtingu lands og veitukerfa, þéttari og skjólbetri byggð og skapar grundvöll að fjölbreyttara mannlífi.
- Borgarumhverfi sem styður almenningssamgöngur veitir venjulega göngu- og hjólréiðasamgöngum einnig brautargengi.
- Borg, sem stefnir að vistvænni og alþjóðlegri ímynd, þarf óhjákvæmilega að efla almenningssamgöngur.

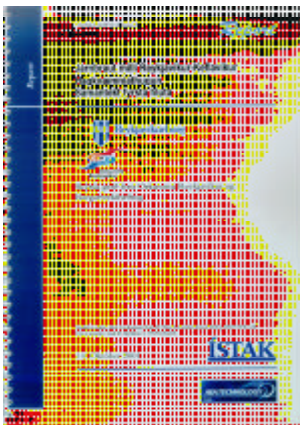


## Forgangur strætisvagna í gatnakerfinu



Í aðalskipulaginu eru skilgreindar meginleiðir almenningsamgangna þar sem strætisvagnar og önnur farartæki, sem þjóna almenningsamgöngum eiga að njóta forgangs í umferðinni. Með forgangi í umferðinni er átt við sérakreinar, þar sem þeim verður viðkomið, og forgang á ljósastýrðum gatnamótum. Aukinn forgangur strætisvagna í umferðinni er sú aðgerð í samgöngumálum sem gæti haft skjótust áhrif á ferðavenjur. Aukinn forgangur þýðir bæði styttri ferðatíma fyrir strætisvagna og það sem er ekki síður mikilvægt, aukinn áreiðanleika þjónustunnar.

Aðgerð sem þessi ætti að skapa meiri stöðugleika í rekstri almenningsamgangna og auka tiltrú fólks á gæðum þjónustunnar. Mikilvægt er að þessar meginleiðir almenningsamgangna séu einkum á þeim svæðum þar sem raunhæft er að bjóða upp á aukna ferðatíðni vagna og þar sem mögulegt er að auka þéttleika byggðar og fjölbreytni landnotkunar, ekki síst umhverfis helstu skipti- og biðstöðvar.



## Hugmyndir um lestasamgöngur

Gerðar hafar verið athuganir á hagkvæmni þess að leggja járnbraut/tvíháttu léttbraut (light rail-dual mode) milli Reykjavíkur og Keflavíkurflugvallar. Fyrir liggja niðurstöður 1. og 2. áfanga hagkvæmniathugunar (Október 2001, Júlí 2002). Athuginin hefur fyrst og fremst miðast við að bæta samgöngur flugfarþega við Keflavíkurflugvöll. Horft hefur verið á tvær mögulegar endastöðvar innan Reykjavíkur, annars vegar í Mjódd og hins vegar við Reykjavíkurflugvöll. Ef endastöð er á flugvallarsvæðinu er gert ráð fyrir jarðgöngum undir Kópavog og Öskjuhlíð. Sá kostur er kostnaðarsamari en hlýtur að teljast vænlegri þegar horft er til eflingar miðborgarinnar, hugsanlegrar uppbyggingar í Vatnsmýri og frekari þróunar sporbundinna samgangna innan höfuðborgarsvæðisins. Í þessu samhengi er mikilvægt að taka til athugunar þýðingu þessarar tengingar fyrir aðra farþega en flugfarþega, þ.e. þá sem ferðast milli meginkjarna innan höfuðborgarsvæðisins og milli höfuðborgarsvæðisins og Reykjanesbæjar. Hér skiptir höfuðmáli að mögulegt sé að skapa þetta byggð umhverfis hugsanlega endastöð og aðrar stöðvar.



Í aðalskipulaginu er í stórum dráttum tekið tillit til þessara möguleika á lestasamgöngum. Gert er ráð fyrir að samgöngumiðstöð geti risið á Vatnsmýrarsvæðinu og með fram Reykjanesbraut verður svigrúm fyrir spor ef endastöð verður í Mjódd. Eftir sem áður munu framkvæmdir sem þessar kalla á endurskoðun aðalskipulagsins þegar þar að kæmi.

Þegar horft er til lengri framtíðar er vert að kanna möguleika á sporbundnum almenningsamgöngum innan borgarinnar eftir meginleiðum úr suðri, austri og norðri. Í slíku kerfi er hægt að hugsa sér umferðarmiðstöð á Kringlusvæðinu þar sem meginleiðir myndu mætast. Leið sem lægi frá landfyllingu við Ánanaust um miðborg, Landspítala, Kringlu, Borgarspítala, Lund og Smáralind í Kópavogi, um Mjódd, Breiðholt, Vatnsenda og Norðlingaholt væri rúmlega 13 km að lengd og miðað við 10 stöðvar gæti þessi leið náð til rúmlega 30 þúsund íbúa og rúmlega 20 þúsund starfa. Slík léttlest færi vel í götur yminu í miðborginni, myndi víða rúmast auðveldlega innan helgunarsvæða stofnbrauta en þyrfti að fara um göng um Kópavogsháls og frá Kringlusvæðinu að Vatnsmýri og víðar. Meðalstofnkostnaður, þ.m.t. bygging stöðva, gæti verið í kringum 1,5 milljarður á km og þá er miðað við spor í báðar áttir. Önnur 13 km leið, sem lægi frá háskóla- og vísindapörpi í Vatnsmýri, um Kringlusvæðið, Skeifu-Fen, Bryggjuhverfi /Elliðaárvog, hátæknihverfi á Keldum, um kjarnann í Hamrahlíð og austur eftir Úlfarsárdal með samtals 9 stöðvum, næði til ríflega 33 þúsund íbúa og 16 þúsund starfa. Samtals næðu þessar tvær leiðir til 60 þúsund manns og 37 þúsund starfa.

