

## Samgöngur

### Markmið 4: Að samgöngur verði skilvirkar, öruggar og vistvænar

#### Umferðarspá til árs 2024 á höfuðborgarsvæðinu:

- Bílaumferð eykst um 40-50%
- Ekin vegalengd eykst að meðaltali um 57%
- Bílaumferð á íbúa eykst um 8%
- Ekin vegalengd á íbúa eykst um 16%

Heimild: NesPlanners 2000



**Forsendur.** Ferðavenjur í borgum grundvallast venjulega á því borgarskipulagi sem er við lýði og hefur skapast á löngum tíma. Skipulag landnotkunar, þéttleiki byggðar og gatnaskipulagið ráða mestu um hvaða ferðamátar verða ákjósanlegastir þegar ferðast er innan borga. Reykjavík er ung borg sem fyrst og fremst hefur byggst upp á öld einkabilsins. Á undanförunum fjórum áratugum hefur einkabilinn verið þarfasti þjóninn í samgöngum innan borgarinnar og hefur mikilvægi hans vaxið stöðugt á kostnað vistvænni ferðamáta. Í könnun á ferðavenjum íbúa á höfuðborgarsvæðinu í byrjun árs 2002 kemur fram að þegar horft er til allra ferða einstaklinga eru um 75% ferða með einkabilum, 4% með almenningsvögnum, 20% gengnar en hlutur hjólandi er hverfandi. Samkvæmt umferðarreikningum, sem unnir voru fyrir samvinnunefnd um svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins, er ekki gert ráð fyrir verulegum breytingum á ferðavenjum á höfuðborgarsvæðinu.

Að stuðla að breytingum á ferðavenjum er langtímaverkefni sem kallar á margþættar samhæfðar aðgerðir. Einn mikilvægasti þátturinn í slíkum aðgerðum eru nýjar áherslur í skipulagi byggðarinnar; að þetta byggðina, stuðla að blöndun landnotkunar og skipuleggja nýju hverfin með þarfir vistvænna ferðamáta að leiðarljósi. Þessir þættir munu fyrst og fremst hafa áhrif þegar til lengri tíma er litið og búa í haginn fyrir þróaðri hágæða almennings-samgöngur. Sú aðgerð sem gæti haft mest áhrif á breyttar ferðavenjur þegar til skemmri tíma er litið, er aukinn forgangur almenningsvagna í umferðarkerfinu og aukin ferðatiðni á annatímum.

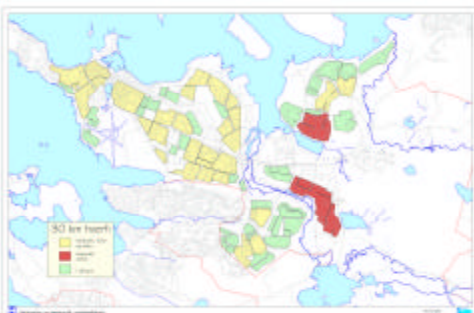
**Stefna aðalskipulagsins í samgöngumálum.** Með stefnunni er reynt að samhæfa ákvarðanir um skipulag landnotkunar og umferðarskipulag. Við almenna ákvarðanatöku, hönnun samgöngumannvirkja, gerð framkvæmdaáætlana og deiliskipulags verði eftirfarandi stefnumið höfð að leiðarljósi:

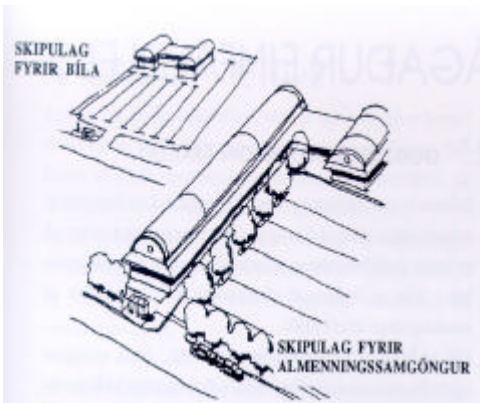
#### A. Að byggja upp skilvirkt og öruggt gatnakerfi.

- Að samgöngumannvirki, þ.m.t. brýr, undirgöng og stígar fyrir gangandi og hjólandi, verði byggð samhliða annarri uppbyggingu í nýjum hverfum.
- Að leitast verði að viðhalda góðu þjónustustigi á helstu stofnbrautum milli borgarhluta, m.a. með afkastamiklum gatnamótum, þar sem þeim verður við komið vegna umhverfisáhrifa, og undirgöngum og göngubrúum fyrir gangandi og hjólandi.
- Að innan eldri byggðar á Nesinu verði takmörkuð aukning á umferðarrýmum.
- Að haldið verði áfram endurbótum á tölvustýringu umferðarljósa á gatnamótum.
- Að beitt verði aðgerðum til að stýra umferðarflæðinu á annatímum að morgni og síðdegis.

#### B. Að draga úr neikvæðum áhrifum bílaumferðar á umhverfið.

- Að auka umferðaröryggi og lækka slysatíðni með umferðaröryggisáætlunum.
- Að halda áfram að afmarka 30 km hverfi og skapa með því skörp skil milli aðalgatnakerfis og gatnakerfis hverfa.
- Að stuðlað verði að vandaðri hönnun umferðarmannvirkja með það að leiðarljósi að lágmarka sjónræn áhrif og kröfur til landrymis.





- Að hanna umhverfi með fram umferðaræðum með það að leiðarljósi að draga úr áhrifum bílaumferðar á gangandi og hjólandi umferð og á nálæga byggð.
- Að mörkuð verði skýr stefna um bilastæði í deiliskipulagi, m.a. til að stýra umferðarflæði og vali á ferðamáta og til að lágmarka áhrif bilastæða á götumyndina.
- Að mögulegt verði að víkja frá kröfum um fjölda bilastæða á miðsvæðum og almennt innan eldri byggðar þar sem aðrir ferðamátar en einkabilinn eru æskilegir.
- Að þróuð verði ákvæði í deiliskipulagi miðsvæða sem fela í sér hvatningu til framkvæmdaáðila að staðsetja bilastæði með þeim hætti að áhrif á götumyndina verði sem minnst .

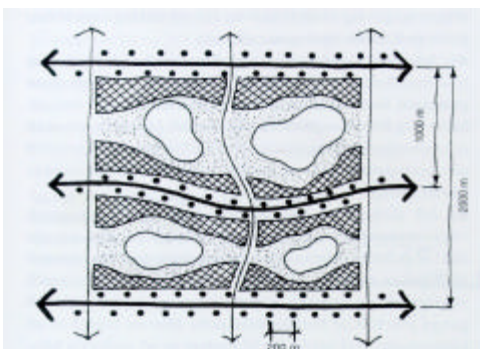
### C. Að auka skilvirkni vöruflutninga.

- Að staðsetning hafnar- og athafnasvæða gagnvart helstu viðskiptasvæðum tryggji skilvirkni og efla vistvænar samgöngur.

### D. Að efla vistvænar samgöngur.



- Að á meginleiðum almenningsamgangna (sjá upprátt) verði vögnum veittur ákveðinn forgangur á gatnamótum og/eða með sérakreinum.
- Að við hönnun gatna og skipulagningu hverfa verði ávallt tekið tillit til sérþarfa almenningsvagna, leiðakerfis og biðstöðva.
- Að almenningsvagnþjónusta verði raunhæfur valkostur í öllum hverfum borgarinnar, jafnt í atvinnuhverfum sem og íbúðarhverfum.
- Að í skipulagi nýrra hverfa verði íbúðir, verslun, þjónusta og atvinnusvæði í góðum tengslum við almenningsamgöngur og stígakerfi hverfisins.
- Að þéttleiki byggðar og fjölbreytni landnotkunar verði mest í nágrenni skiptistöva almenningsvagna og með fram helstu leiðum almenningsvagna.
- Að við þéttingu byggðarinnar og við endurskipulagningu svæða innan núverandi byggðar verði efling almenningsamgangna höfð að leiðarljósi.
- Að biðstöðvar almenningsvagna verði staðsettar í þægilegum tengslum við nálægar þjónustumiðstöðvar, ekki sist þær sem þjóna öldruðum og fötluðum, og verði í óflugum tengslum við stígakerfi innan viðkomandi hverfis.
- Að lögð verði sérstök áhersla á að skapa öruggt og þægilegt umhverfi fyrir hinn gangandi og hjólandi vegfaranda með vonduðu stígakerfi, gangstéttum með fram öllum umferðaræðum, gangbrautum, hjólareinum, göngubrúum og undirgöngum.
- Að við skipulagningu hverfa verði leitast við að mynda skjólsæla götumynd til að auka vilja fólks til að fara fótgangandi eða hjólandi til vinnu eða til að sækja þjónustu.



- Að við skipulagningu hverfa verði gert ráð fyrir heilðrænu stígakerfi sem er í nánum tengslum við biðstöðvar almenningsvagna, þjónustumiðstöðvar og útivistarsvæði.
- Að settar verði sérstakar kröfur í deiliskipulagi miðsvæða, verslunar- og þjónustusvæða um umhverfi fótgangandi umferðar varðandi öryggi, þægindi og aðgengi.
- Að sérstakt tillit verði tekið til þarfa hreyfihamaðra við hönnun göngu- og hjólreiðastíga.