

Inngangur

Sú stefna í samgöngumálum sem hér fer á eftir er hluti af Þróunaráætlun miðborgar. Þetta er þriðja samþykkt borgaryfirvalda um Þróunaráætlunina. Áður hefur borgarráð samþykkt breytingu á aðalskipulagi og yfirlýsingu um framkvæmd áætlunarinnar.

Auk stefnu í samgöngumálum tekur borgarráð hér stefnumarkandi ákvarðanir þar sem fram kemur hvernig stefnu skuli náð. Í greinargerð er greint frá forsendum og bakgrunni þess sem hér er fjallað um.

Borgaryfirvöld samþykkja eftirfarandi stefnu sem lið í uppbyggingu miðborgarinnar:

Stefna

- ❑ Að markmið Þróunaráætlunar um vöxt og uppbyggingu miðborgarinnar gangi eftir án samsvarandi vaxtar í bílaumferð.
- ❑ Að verulega dragi úr neikvæðum umhverfisáhrifum bílaumferðar í miðborginni, svo sem umferðaróhöppum, loftmengun, sjónmengun og hávaðamengun.
- ❑ Að þeir sem erindi eiga í og um miðborgina velji almenningssamgöngur í ríkari mæli en nú er, og að aðstæður hjólandi og gangandi verði bætтар.
- ❑ Að þeir sem sækja þjónustu í miðborgina hafi greiðan aðgang að skammtíamastæðum og að íbúar á miðborgarsvæðinu hafi eðlilegan aðgang að bílastæðum í nágrenni við heimili sín.
- ❑ Að miðborgin verði ein heild og unnið verði markvisst að því að milda áhrif akandi umferðar um miðborgina þannig að hún hindri ekki eðlilegt flæði gangandi og hjólandi.

Stefnumarkandi ákvarðanir

Gatnakerfi og umhverfi

- Uppbygging eða breyting á notkun bygginga eða lands í miðborginni verður einungis heimiluð að þeim skilyrðum uppfylltum að slíkar framkvæmdir leiði ekki til óviðunandi aukningar á bílaumferð á almenna gatnakerfinu, að þeim fylgi ekki mikil bílastæðapörf, að vel sé sinnt þörfum gangandi vegfarenda og hjólreiðamanna og að ekki sé hætt á loft- eða hávaðamengun frá viðkomandi starfsemi.
- Úrbætur verða gerðar á mikilvægum stöðum í gatnakerfinu, þar sem ætla má að þær leiði til aukins umferðaröryggis, þar sem þær greiða fyrir almenningssamgöngum og þar sem endurbætur á umferðaræðum getur dregið úr umferð í íbúðahverfum og skapað betra umhverfi fyrir íbúa á viðkomandi svæðum. Til að takmarka gegnumakstur á viðkvæmum stöðum verður beitt aðgerðum sem minnka umferðarhraða, til dæmis með því að koma upp 30 km-svæðum og vistgötum.
- Þegar metin er nauðsyn þess að auka afkastagetu gatnakerfisins hafa borgaryfirvöld að leiðarljósi umferðaröryggi, umhverfissjónarmið s.s lágmarkun umhverfisáhrifa frá umferð, og gott aðgengi fyrir íbúa og atvinnulíf, einkum í tengslum við þéttingu byggðar, betri nýtingu lands eða nýrrar byggðar á landfyllingum
- Aðstæður til hjólreiða verða bætтар með því að koma um sérmerktum reinum fyrir hjólreiðar og línuskauta á þem götum sem verða endurbyggðar eða endurnýjaðar svo og annars staðar þar sem því verður með nokkru móti við komið án þess að útiloka bílaumferð eða þrengja um of að gangandi umferð.

- Við allar framkvæmdir og úrbætur í umferðarkerfi miðborgarinnar verða þarfir gangandi vegfarenda hafðar í fyrirrími. Núverandi göngusvæðum verður viðhaldið og gönguleiðir bættar. Við allar nýfræmkvæmdir vegna uppbyggingar og / eða breytinga á húsnæði verður þess gætt að göngusvæði skerðist ekki og aðgengi gangandi vegfarenda tryggt.

Almenningssamgöngur

- Veita á strætisvögnum forgang í umferðinni og skipuleggja umferð með þeim hætti að ekki verði hætt á umferðartöfum á akstursleið strætisvagna. Þannig verða almenningssamgöngur hagkvæmari og meira aðlaðandi en nú er. Horft verður til þeirra staða utan miðborgarinnar sem valda töfum á akstri vagna til að ná fram markmiðum um skilvirka þjónustu almenningssamgangna í miðborg Reykjavíkur.
- Viðkomustaðir strætisvagna skulu vera vel útbúnir og vel staðsettir. Hafa skal í huga gönguvegalegd, öryggi vegfarenda, akstursleið og aðstöðu vagna þegar settir eru upp nýir viðkomustaðir eða eldri færðir til. Akstursleiðir skulu vera sem stýstar og varast skal að leggja króka eða lykkjur á leið vagna til að ferðatími farþega verði sem stýstur.
- Séð verður til þess að miðstöðvar fyrir almenningssvagna við Lækjartorg og Hlemmtorg verði sem best útbúnar, bæði hvað varðar aðstöðu fyrir farþega og öryggi þeirra innan dyra og þar sem gengið er inn í vagna. Tryggja skal vögnum greiða aðkomu að miðstöðvunum og góða aðstöðu þar.

Bílastæði

- Lögð verður áhersla á að breyta núverandi skiptingu bílastæða í langtíma- og skammtímaþæði þannig að hlutfall skammtímaþæða fyrir viðskiptavini og gesti hækki. Jafnframt verður tryggður forgangur íbúa að stæðum í íbúðarhverfum í miðborginni og við hana. Nýtingu bílastæða verður stjórnað með gjaldskrá, takmörkun á leyfilegum hámarksstöðutíma eða öðrum aðferðum.
- Framboð á langtímaþæðum í miðborginni verður ekki aukið nema þess gerist þörf í tengslum við nýjar meiriháttar framkvæmdir.
- Ný bílahús verða byggð bæði í Kvosinni og í nágrenni við Hlemm, en þar er skortur á skammtímaþæðum.
- Ný bílastæði í miðborginni verða ekki í göturými. Að jafnaði verður ekki krafist bílastæða af húsbýggjendum en þeim gert skylt að greiða bílastæðagjöld vegna byggingar stæða til almenningssnota.
- Bílahús verða aðeins byggð í góðum tengslum við umferðaræðar og innan þriggja til fimm mínútna göngufjarlægðar frá miðborginni.
- Á heppilegum stöðum verður komið fyrir skammtímaþæðum fyrir rútur til að hleypa út og taka við farþegum. Biðstæði fyrir rútur vegna ferðaþjónustu í tengslum við miðborgina verða utan við Kvosarvæðið nærri stofnbrautum.
- Tryggð verða heppileg biðstæði fyrir leigubíla. Leitast verður við að velja þeim stað þannig að farþegar þurfi ekki að fara yfir helstu umferðargötur.

Reiðhjólstæði

- Aðstaða til að leggja reiðhjólum í miðborginni verður bætt. Gera þarf ráð fyrir reiðhjólstæðum við nýbyggingar eftir því sem við á.

Þjónustuaðgengi

- Unnið verður að því að tryggja gott þjónustuaðgengi að atvinnuhúsnæði opinberum byggingum.
- Á afgreiðslutíma verslana verða á vissum svæðum settar takmarkanir á vörulosun og aðra starfsemi sem veldur umferðartöfum eða hindrun fyrir gangandi vegfarendur.

Forsendur

Reykjavíkurborg hefur með umhverfisstefnu sinni einsett sér að vinna að uppbyggingu og vexti borgarsamfélagsins í anda sjálfbærrar þróunar. Með því er átt við uppbyggingu sem uppfyllir þarfir samtímans án þess að stefna í hættu getu ókominna kynslóða til að uppfylla sínar þarfir.

Í nágildandi Aðalskipulagi Reykjavíkur er mörkuð sú stefna að samgöngur verði vistvænni og öruggari en verið hefur og að ekki skuli leitast við að auka umferðarrým gatna í takt við aukningu umferðar, enda færi það í bága við yfirlýst markmið um að vernda umhverfið. Aukning afkastagetu á umferðaræðum verður aðeins gerð í fáeinum tilvikum þar sem um er að ræða sérstakar framkvæmdir sem hafa í för með sér umhverfislegan ávinning á ákveðnum stöðum eða greiða fyrir markmiðum borgaryfirvalda um aðgengi, öryggi og arðsemi. Þrátt fyrir þessi markmið er fyrirsjáanleg veruleg aukning umferðar, meðal annars vegna þéttingar byggðar. Í samgöngumálum í Reykjavík er því í vaxandi mæli þörf á stefnu sem stuðlar að sjálfbærri þróun.

Í miðborg Reykjavíkur er stefnt að því að halda í við fjölda þeirra bíla sem aka inn í miðborgina og um hana á álagstímum. Með hliðsjón af fyrirsjáanlegri ferðaaukningu er ljóst að draga verður úr notkun bíla á álagstímum. Þetta er aðeins hægt með því nota umhverfissvænni samgöngukosti, ekki síst með því að fólk fari ferða sinna með almenningsvögnum – en miðborgin er það svæði í borginni sem er best þjónað í þeim efnum, á hjóli eða fótgangandi. Einkum á þetta við um þá sem starfa eða sækja skóla á svæðinu en samkvæmt sérstakri Gallupkönnun frá í febrúar er rúmlega helmingur ferða til svæðisins af þessum rótum.¹

Ekki er hægt að skilja umferð og samgöngur frá Þróunaráætlun miðborgar. Öll uppbygging hefur, bæði hvað snertir staðarval og eðli framkvæmda, bein áhrif á hvernig fólk kemst ferða sinna og hve mikil umferðin er.

Samkvæmt fólksfjöldaspá er gert ráð fyrir að íbúum fjölgi um 30% á höfuðborgarsvæðinu fram til ársins 2020. Á sama tíma þarf að gera ráð fyrir aukinni bílaeign samfara almennri velmegun. Bílaeign er hins vegar mikil fyrir á svæðinu og má því gera ráð fyrir að framtíðaraukning verði minni en ella, þar sem reynslan sýnir að bílaeign nær metunarpunkti við 600 til 660 bíla á 1000 íbúa. Því er reiknað með að bílaeign aukist um 16% til 2020, sem svarar til þess að bílum fjölgi úr 560 (febrúar 2000) í 640 á hverja 1000 íbúa. Þá sýnir reynslan að síðasti bíll á heimili er ekki notaður eins mikið og sá fyrsti og má því búast við fækkun ferða á hvern bíl. Þessi fækkun er metin 10%. Á grundvelli þessara grófu forsendna er áætlað að núverandi bílaumferð á höfuðborgarsvæðinu muni aukast í heild um 40–50% fram til ársins 2020.²

Eftir því sem Reykjavík stækkar og íbúum fjölgar aukast kröfur til samgöngukerfisins. Þar sem borgarsamfélagið byggist á því að allir komist auðveldlega leiðar sinnar þarf að hugsa fyrir þessari miklu ferðaaukningu. Ferðamátinn sem valinn er hverju sinni er höfuðatriði þegar hugað er að því hvernig borgin starfar á komandi tímum. Í 1. töflu er gerð grein fyrir mismunandi ferðamátum í framtíðinni, og er matið byggt á einföldum framreikningi þeirra möguleika sem nú eru í boði.

¹ Sjá könnun Gallups: Þróunaráætlun miðborgar, Reykjavíkurborg, febrúar 2000, bls. 25 og 33.

² Nokkrar tillögur að svæðisskipulagi fyrir höfuðborgarsvæðið, nes planners, ágúst 1999, bls. 11.

1. tafla: Fjöldi ferða til miðborgarsvæðis³

Ferðamáti	2000		2010*	
	Fjöldi ferða	%	Fjöldi ferða	%
Bílstjóri	212.000 ⁴	79	246.200	79
Farþegi í bíl	28.100	10	32.200	10
Strætisvagn	22.300	8	25.400	8
Fótgangandi	4.200	2	4.600	2
Annað	2.900	1	3.400	1
Samtals	269.500	100	311.800	100

* Spá fyrir árið 2010 gerir ráð fyrir óbreyttu ástandi.

Ef ekkert verður aðhafst til að ná tökum á þessari þróun á fyrirsjáanleg umferðaraukning eftir að valda skaða á umhverfi og auka á umferðartappur, sem aftur leiðir af sér að umferðarhraði minnkar og lengri tíma tekur að komast á milli staða. Talið er að þegar ákveðnu umferðarstigi er náð megi greina marktæka hnignun umhverfisgæða, en þau hafa áhrif á hve aðlaðandi það er að versla eða stunda viðskipti í miðborginni. Í könnun Gallups kemur til dæmis í ljós að 54% aðspurðra eru sammála þeirri fullyrðingu að bílaumferð dragi úr áhuga fólks á að sækja verslun og þjónustu í miðborgina (43% eru ósammála).⁵

Það er óhugsandi að hægt sé að auka ótakmarkað notkun á bílum í miðborginni án þess að umhverfið bíði af því skaða, mengun aukist og umferðartafir lengist. Auk þess er ekki hægt að þróa nýja samgöngumöguleika án þess að létta á þeim umferðarþunga sem fyrir er og taka götuhluta undir svæði fyrir almenningsamgöngur, fótgangandi vegfarendur, umferð reiðhjóla o.s.frv.

Til að ná fram þessum breytingum á ferðamáta þurfa ný markmið í þessum efnum að vera þessi:

2. tafla: Ferðir til vinnu og skóla – á miðborgarsvæði Reykjavíkur

Ferðamáti	2000		2010	
	Fjöldi ferða ⁶	%	Fjöldi ferða*	%
Bílstjóri	44099	67,4	44099	57,3
Farþegi í bíl	5021	7,7	8000	10,4
Strætisvagn	6050	9,2	11883	15,4
Fótgangandi (hjólandi)	8676	13,3	11037	14,3
Annað	1621	2,2	1905	2,5
Samtals	65467	100	76924	100

* markmið

Eins og fram kemur í 2. töflu er það sett að markmiði að þeim fjölgi ekki á tímanum til 2010 sem búa utan miðborgarsvæðis og aka bíl til vinnu eða skóla á svæðinu. Samkvæmt þessu markmiði á því fyrst og fremst að fjölga í hópi þeirra sem ferðast sem farþegar í bíl, fara með almenningsvögnum, eru fótgangandi eða á reiðhjóli.

Náist að framfylgja þessum markmiðum minnkar bílaumferð til miðborgarinnar hlutfallslega. Bílaumferð inn á svæðið og út af því vex úr 265 þúsund bílum á sólarhring í febrúar 2000 í 290 þúsund bíla á sólarhring árið 2010, í stað 310 þúsund bíla ef ekkert er að gert.

³ Könnun Gallups. Spurt um ferðir milli kl. 7 og 19.

⁴ Reiknuð bílaumferð er u.þ.b. 80% af sólarhringsumferð, þ.e. 265 þús. bílar til miðborgarsvæðisins og frá.

⁵ Könnun Gallups, bls. 43.

⁶ Könnun Gallups, bls. 14–17.

Stefnan byggist á því að draga úr bílanotkun og að ekki sé ráðist í aðrar verulegar gatnaframkvæmdir en þessar:

- Breikkun Mýrargötu,
- færslu Hringbrautar,
- lagfæringu á Lækjargötu,
- framkvæmdir tengdar byggingu tónlistar- og ráðstefnuhúss,
- endurbætur við Hlemm.
- breikkun Sæbrautar

Gatnakerfi og umhverfi

- *Uppbygging eða breyting á notkun bygginga eða lands í miðborginni verður einungis heimiluð að þeim skilyrðum uppfylltum að slíkar framkvæmdir leiði ekki til óviðunandi aukningar á bílaumferð á almenna gatnakerfinu, að þeim fylgi ekki mikil bílastæðapörf, að vel sé sinnt þörfum gangandi vegfarenda og hjóltreidamanna og að ekki sé hætt á loft- eða hávaðamengun frá viðkomandi starfsemi.*

Nýja byggð á miðborgarsvæðinu á að hanna og velja stað þannig að umferðarsköpun sé í lágmarki. Mikil aukning á bílaumferð vegna nýrrar byggðar verður ekki leyfð vegna takmarkaðrar umferðarrýmdar á núverandi gatnakerfi. Tækifæri til byggingar nýrra umferðarmannvirkja eru takmörkuð vegna þéttrar byggðar og verður þeim því haldið í lágmarki.

Leyfi verður gefið fyrir uppbyggingu eða breytingu á notkun bygginga eða lands ef:

- Það leiðir ekki af sér óásættanlega aukningu á bílaumferð á almenna gatnakerfinu og þörf fyrir fjölgun bílastæða fram yfir skipulagsákvæði,
 - svæðinu er þjónað vel með almenningssamgöngum,
 - þörfum gangandi og hjólandi hefur verið sinnt svo vel sé,
 - ekki er hætt á loftmengun eða hávaða yfir viðmiðunarmörkum.
- *Úrbætur verða gerðar á mikilvægum stöðum í gatnakerfinu, þar sem ætla má að þær leiði til aukins umferðaröryggis, þar sem þær greiða fyrir almenningssamgöngum og þar sem endurbætur á umferðaræðum getur dregið úr umferð í íbúðahverfum og skapað betra umhverfi fyrir íbúa á viðkomandi svæðum. Til að takmarka gegnumakstur á viðkvæmum stöðum verður beitt aðgerðum sem minnka umferðarhraða, til dæmis með því að koma upp 30 km-svæðum og vistgötum.*

Tækifæri til að bæta umferðaraðstæður og ná tökum á framtíðaraukningu á umferð með nýjum götum eru takmörkuð vegna mikils kostnaðar og þeirrar röskunar sem það hefur á landnotkun og byggingarumhverfi. Það er mikilvægt að komast hjá röskun sem breytingar á umferðarkerfinu valda á viðkvæmum stöðum, til dæmis þar sem rekin er verslun og í grennd við sögulegar byggingar. Gripið verður til umferðarstýringar og tekið á eftirfarandi þáttum:

- Umferðarhnútum í miðborginni, einkum á annatímum,
- umferðaröryggi á stöðum þar sem utanaðkomandi umferð sker umferð frá hverfum, sérstaklega á umferðarmiklum gatnamótum,
- neikvæðum áhrifum utanaðkomandi umferðar í íbúðarhverfum og á stöðum sem hafa sögulegt gildi,
- töfum á leiðum almenningsvagna.

- *Þegar metin er nauðsyn þess að auka afkastagetu gatnakerfisins hafa borgaryfirvöld að leiðarljósi arðsemi, möguleika á að byggja á ónýttu landi eða landfyllingum og möguleika á að flytja umferð frá stöðum sem eru viðkvæmir frá umhverfissjónarmiði.*

Borgaryfirvöld hyggjast hafa framkvæmdir við nýjar götur í lágmarki. Þegar metið er hvort nauðsynlegt er að auka umferðarrýmnd skulu eftirfarandi þættir hafðir að leiðarljósi:

- Markmið borgaryfirvalda um umferðaröryggi, umhverfissjónarmið s.s. að lágmarkun umhverfisáhrifa frá umferð, gott aðgengi fyrir íbúa og atvinnulíf,
 - möguleikar á aðþétta byggð, byggja á ónýttu landi eða landfyllingum,
 - möguleikar á að færa umferð frá stöðum sem eru viðkvæmir frá umhverfissjónarmiði,
 - aukið umferðaröryggi,
 - umbætur fyrir almenningssamgöngur,
 - umbætur í umhverfismálum,
 - þarfir gangandi vegfarenda og hjólreiðafólks, meðal annars með það fyrir augum að draga úr núningi milli þeirra og bílaumferðar.
- *Aðstæður til hjólreiða verða bættar með því að koma um sérmerktum reinum fyrir hjólreiðar og línuskauta á þem götum sem verða endurbyggðar eða endurnýjaðar svo og annars staðar þar sem því verður með nokkru móti við komið án þess að útiloka bílaumferð eða þrengja um of að gangandi umferð.*

Á aðalstígakerfi borgarinnar utan miðborgar er hjólaumferð leyfð með gangandi umferð. Til að það fari vel saman þyrfti að breikka aðalstíga úr 3 í 4 m og er stefnt að því að gera það á fjölförnustu stígunum þegar aðalstígagerð að öðru leyti verður að mestu lokið. Í sjálfri miðborginni er reiðhjólaumferð innanum bílaumferð því ómögulegt að hjóla á gangstéttunum og það er auk þess óásættanlegt fyrir gangandi. Því er æskilegt að koma upp sérmerktum reinum, en víða er erfitt að koma þeim fyrir. Þegar götur eru endurbyggðar sparast pláss sem nú fer í djúpar rennur og háa gangstéttarkenta. Með mjókkun akreina fyrir bíla og öðrum tiltækum aðgerðum verður reynt að koma slíkum reinum fyrir, vel merktum og áberandi.

- *Við allar framkvæmdir og úrbætur í umferðarkerfi miðborgarinnar verða þarfir gangandi vegfarenda hafðar í fyrirrúmi. Núverandi göngusvæðum verður viðhaldið og gönguleiðir bættar. Við allar nýfræm kvæmdir vegna uppbyggingar og / eða breytinga á húsnæði verður þess gætt að göngusvæði skerðist ekki og aðgengi gangandi vegfarenda tryggt.*

Aukning bílaumferðar leiðir til þess að grípa þarf til sérstakra ráðstafanna fyrir gangandi vegfarendur. Í því samhengi er nauðsynlegt, samhliða úrbótum á umferðarkerfnui í borginni, að tryggja örruggar gönguleiðir og bæta aðgengi þeirra sem framast er kostur. Bætt aðgengi gangandi vegfarenda er til hagsbóta fyrir íbúa í miðborginni og allra sem eiga leið um hana.

Almenningssamgöngur

- *Veita á strætisvögnum forgang í umferðinni og skipuleggja umferð með þeim hætti að ekki verði hætta á umferðartöfum á akstursleið strætisvagna. Þannig verða almenningssamgöngur hagkvæmari og meira aðlaðandi en nú er. Horft verður til þeirra staða utan miðborgarinnar sem valda töfum á akstri vagna til að ná fram markmiðum um skilvirka þjónustu almenningssamgangna í miðborg Reykjavíkur.*

Borgaryfirvöld ætla sér að skapa almenningssvögnum forgang á akstursleið þeirra að miðborginni og um hana og koma þannig í veg fyrir tafir sem raska tímaáætlun og áreiðanleika ferða. Ennfremur skal skipuleggja umferð almennt með þeim hætti að ekki verði hætt á umferðartöfum á akstursleið strætisvagna.

Kannanir sýna að stundvísi og áreiðanleiki, tíðni ferða, viðmót og aksturslag eru þeir þjónustuhættir sem hafa mest vægi hjá viðskiptavinum í almenningssamgöngum. Borgaryfirvöld geta haft jákvæð áhrif á uppbyggingu almenningssvagnaþjónustu, bætt ímynd þeirra og styrkt rekstrarumhverfi þeirra. Umferðarstýring sem veitir almenningssvögnum forgang í umferðinni og kemur í veg fyrir myndun umferðarhnúta á akstursleiðunum eykur áreiðanleika ferða og stuðlar þar með að því að gera almenningssamgöngur að álitlegum kosti.

Vagnar sem þjóna miðborginni þjóna jafnframt öðrum hverfum borgarinnar. Á leið sinni að miðborginni verða þeir fyrir töfum sem hafa bein áhrif á það hve álitlegur kostur almenningssamgöngur eru í ferðum til miðborgar Reykjavíkur og frá. Það er því nauðsynlegt að horfa til þeirra svæða þar sem tafir eru hvað mestar til að ná fram markmiðum um almenningssamgöngur í Þróunaráætlun miðborgarinnar.

- *Viðkomustaðir strætisvagna skulu vera vel útbúnir og vel staðsettir. Hafa skal í huga gönguvegalengd, öryggi vegfarenda, akstursleið og aðstöðu vagna þegar settir eru upp nýir viðkomustaðir eða eldri færðir til. Akstursleiðir skulu vera sem stytstar og varast skal að leggja króka eða lykkjur á leið vagna til að ferðatími farþega verði sem stytstur.*

Í miðborginni er margvísleg þjónusta og nauðsynlegt að almenningssamgöngukerfið sé í góðum tengslum við hana. Velja þarf biðstöðvum stað þannig að gönguvegalengd sé í lágmarki og er eðlilegt að miða við að kjarni þjónustu sé innan við 200 metra radíus frá biðstöð. Akstursleiðir eiga að taka mið af þessu og gefa einstaklingum tækifæri til að nýta sér almenningssamgöngur milli staða, til dæmis frá bílahúsi að áfangastað.

Í miðborginni og nágrenni hennar er þétt íbúðarbyggð og er nauðsynlegt að hafa þarfir íbúa í huga við val akstursleiða og staðarval biðstöðva, og tryggja að löng gönguvegalengd að biðstöðvum komi ekki í veg fyrir að þeir nýti sér þjónustu almenningssvagna.

Stærsti hluti kostnaðar í almenningssamgöngum sprettur af aksturstíma og vegalengd. Tafir og lenging leiða hafa því bein áhrif á kostnað.

- *Séð verður til þess að miðstöðvar fyrir almenningssvagna við Lækjartorg og Hlemmtorg verði sem best útbúnar bæði hvað varðar aðstöðu fyrir farþega og öryggi þeirra innan dyra og þar sem gengið er inn í vagna. Tryggja skal vögnum greiða aðkomu að miðstöðvunum og góða aðstöðu þar.*

Vel staðsettar miðstöðvar fyrir almenningssamgöngur eru forsenda þess að hægt sé að ná fram markmiðum um samræmdar almenningssamgöngur. Það er ógerningur að tryggja fólki beina leið hvaðan sem er og hvert sem er og því eru skipti milli leiða óhjákvæmileg. Er rökrétt að beina slíkum skiptum sem allra mest á sérstakar skiptistöðvar. Miðstöðvarnar við Lækjartorg og Hlemm eru vel í sveit settar og því eðlilegt að þessar miðstöðvar verði byggðar upp til framtíðar. Mörg íbúðarhverfi eru þannig hönnuð að endastöð akstursleiðarinnar sem þeim þjónar þarf að vera í miðborginni. Vögnum á þessum leiðum þarf að tryggja góða aðstöðu og sjá til þess að þeir geti komið og farið óháð öðrum vögnum. Með því móti má ná fram markmiðum um aukna tíðni á ákveðnum stöðum án þess að auka kostnað.

Bílastæðamál

- *Lögð verður áhersla á að breyta núverandi skiptingu bílastæða í langtíma- og skammtímaæði þannig að hlutfall skammtímaæða fyrir viðskiptavini og gesti hækki. Jafnframt verður tryggður forgangur íbúa að stæðum í íbúðarhverfum í miðborginni og við hana. Nýtingu bílastæða verður stjórnað með gjaldskrá, takmörkun á leyfilegum hámarksstöðutíma eða öðrum aðferðum.*

Hæfilegt framboð skammtímaæða er nauðsynlegt fyrir afkomu miðborgarinnar og dregur úr hringsólandi umferð. Í því sambandi er jafnframt mikilvægt að leggja áherslu á skýrar og leiðbeinandi merkingar.

Leitað verði leiða til að íbúar, starfsfólk og gestir geti samnýtt bílastæði þar sem það er mögulegt með því skilyrði að hámarksnýting fari ekki yfir tiltekin mörk.

Í íbúðarhverfum nærri atvinnusvæðum í miðborginni er víða mikið álag á bílastæðum. Gert er ráð fyrir því að íbúum á svæðum sem skilgreind hafa verið sem íbúðarsvæði verði veittur forgangur að stæðum nærri heimilum sínum.

Til að nýta göturýmið á sem hagkvæmastan hátt og afla tekna til að standa undir kostnaði við notkunarstýringuna kemur til álita að heimila almenna langtímanotkun stæðanna gegn greiðslu. Þó verður ávallt að stýra þeirri notkun með hagsmuni íbúanna í huga, og verður miðað við 85% hámarksnýtingu í þeim efnum.

Nýtingu bílastæða verður stjórnað með gjaldskrá sem stuðlar að hámarksnýtingu fyrirbyggjandi aðstöðu og tekur mið af stofn- og rekstrarkostnaði stæða í eigu borgarinnar. Öðrum aðferðum til að stjórna eftirspurn, svo sem almennri takmörkun á leyfilegum hámarksstöðutíma, verður beitt eftir því sem við á.

Athuganir hafa leitt í ljós að nýting best staðsettu stæðanna er of mikil og veldur það erfiðleikum við að finna laus stæði. Í hliðargötum og í bílahúsum eru hins vegar stæði með lægri nýtingu. Ef notendur sem stansa lengi nýta þau skapast rými fyrir fleiri viðskiptavini í bestu stæðunum. Í íbúðarhverfum á jafri miðborgarsvæðisins kann að reynast mögulegt að beita einfaldari og ódýrari aðferðum til stýringar en beinni gjaldskyldu.

- *Framboð á langtímaæðum í miðborginni verður ekki aukið nema þess gerist þörf í tengslum við nýjar meiriháttar framkvæmdir.*

Eitt meginmarkmiðið í umferðarstefnu borgarinnar er að fækka bílferðum á mestu álagstímum þegar umferðartafir eru mestar og umhverfisáhrifin verst. Verðlagning og framboð langtímaæða er ein þeirra leiða sem nota má til að ná þessu markmiði. Almennt verður ekki leitast við að auka framboð langtímaæða í miðborginni eða við hana nema þess gerist þörf í tengslum við nýjar framkvæmdir. Miðað er við að þeir sem starfa í miðborginni og þurfa ekki á bíl að halda vegna vinnu sinnar geti notað almenningsamgöngur til að komast í vinnu og úr. Ný langtímaæði koma til álita í tengslum við:

- Endurbyggingu eða stækkun núverandi bílahúsa,
- meiriháttar nýbyggingar,
- bílastæðagjöld húsbyggjenda.

- *Ný bílastæðahús verða byggð bæði í Kvosinni og í nágrenni við Hlemm, en þar er skortur á skammtímaæðum.*

Í Kvosinni er mikill skortur á skammtímaæðum og brýnt að leysa þann vanda. Þá er mikilvægt að fjölga bílastæðum í nágrenni við Hlemm til að stuðla að uppbyggingu og bættri nýtingu húsnæðis á því svæði og styrkja þannig austasta hluta verslunar- og þjónustusvæðisins í miðborginni.

Mikilvægt er að vernda miðborgina fyrir gegnumakstri að bílastæðum og hafa þau þess í stað í góðum tengslum við helstu umferðaræðar.

- *Ný bílastæði í miðborginni verða ekki í göturými. Að jafnaði verður ekki krafist bílastæða af húsbyggjendum en þeim gert skylt að greiða bílastæðagjöld vegna byggingar stæða til almenningsnota.*

Til að fegra umhverfið, rýma til fyrir öðrum vegfarendum og auka umferðaröryggi er æskilegt að kyrrstæðum bílum í götumyndinni verði ekki fjölgað. Frá þessu hefur þó verið vikið til bráðabirgða til að leysa brýnan vanda.

Gera þarf ráð fyrir bílastæðum og þjónustuaðgengi vegna allra nýbygginga. Bygging bílastæða í miðborginni er almennt dýr og varla á færi einstakra hús-byggjenda. Til að almennir bílastæðaskilmálar standi ekki í vegi fyrir uppbyggingu á svæðinu er nauðsynlegt að grípa til sérstakra ráðstafana að þessu leyti. Undir venjulegum kringumstæðum verður ekki krafist bílastæða af húsbyggjendum í miðborginni en þeim gert að greiða bílastæðagjöld vegna byggingar stæða til almenningsnota í samræmi við stærð byggingar og/eða eðli fyrirhugaðrar starfsemi. Því er gert ráð fyrir að hluta tekna af bílastæðarekstri borgarinnar verði ásamt bílastæðagjöldum húsbyggjenda varið til uppbyggingar á þessu sviði og þá sérstaklega með hliðsjón af þörf fyrir skammtímastæði.

Leitast verður við að bæta þau stæði sem hverfa vegna framkvæmda með nýjum stæðum á sama svæði.

Til að tryggja öryggi og aðgengi að bílastæðum og frá er mikilvægt að vel sé hugað að gönguleiðum og lýsingu á þeim og frá þeim að hinu almenna stígakerfi.

- *Bílahús verða aðeins byggð í góðum tengslum við umferðaræðar og innan þriggja til fimm mínútna göngufjarlægðar frá miðborginni.*

Ný bílahús á miðborgarsvæðinu verða aðeins byggð í góðum tengslum við umferðaræðar og innan þriggja til fimm mínútna göngufjarlægðar frá miðborginni. Þegar lóðir sem losna af einhverjum ástæðum til lengri eða skemmri tíma eru notaðar sem bílastæði verður lóðarhöfum gert skylt að sækja um leyfi til bílastæðarekstrar, hvort sem er tekið er gjald fyrir notkunina eða ekki, og óháð því hvort um er að ræða einkastæði eða almenn stæði.

Í reglum sem setja þarf um þetta efni verður meðal annars kveðið á um fullnægjandi frágang yfirborðs og umhverfis.

- *Á heppilegum stöðum verður komið fyrir skammtímastæðum fyrir rútur til að hleypa út og taka við farþegum. Biðstæði fyrir rútur vegna ferðapjónustu í tengslum við miðborgina verða utan við Kvosarvæðið nærri stofnbrautum.*

Komið verður á hringakstri réttsælis um Kvosina, um Lækjargötu, Vonarstræti, Suðurgötu, Aðalstræti, Vesturgötu, Grófina, Tryggvagötu og Geirsgötu. Á heppilegum stöðum, til dæmis í Lækjargötu (í nágrenni við Upplýsingamiðstöð ferðamála) og á Skólavörðuholti, verður komið fyrir skammtímastæðum fyrir rútur til að hleypa út og taka við farþegum. Þörf fyrir biðstæði fyrir rútur vegna ferðapjónustu í tengslum við miðborgina verður sinnt utan við Kvosarvæðið nærri stofnbrautum, svo sem Sæbraut, Geirsgötu og Mýrargötu.

Ekki er æskilegt að stærstu bílar fari um kjarna Kvosarinnar, vegna plássleysis og þeirrar mengunar sem frá þeim stafar, nema brýna nauðsyn beri til, svo sem í akstri neyðarbíla og vegna framkvæmda og stærri flutninga.

- *Tryggð verða heppileg biðstæði fyrir leigubíla. Leitast verður við að velja þeim stað þannig að farþegar þurfi ekki að fara yfir helstu umferðargötur.*

Borgaryfirvöld hyggjast tryggja leigubílum heppilega staði fyrir biðstæði. Þau munu eftir atvikum ráðstafa hluta þeirra stæða sem teljast næturstæði til annarra nota að deginum þannig að þau samnýtist með öðrum notendum, svo sem Bílastæðasjóði, SVR og þeim sem reka rútur. Leitast verður við að velja stæðin þannig að farþegar

leigubíla þurfi ekki að fara yfir helstu umferðargötur, þ.e. Lækjargötu og Geirsgötu. Notkun næturstaða verði óháð einstökum leigubílastöðvum. Borgaryfirvöld telja að góð þjónusta leigubíla sé afar mikilvægur þáttur í því næturlífi sem þróast hefur í miðborg Reykjavíkur. Þjónusta leigibifreiða að degi til er einnig mikilvæg en krefst ekki jafn víðtækra úrræða og að nóttu.

Reiðhjólstaði

- *Aðstaða til að leggja reiðhjólum í miðborginni verður bætt. Gera þarf ráð fyrir reiðhjólstaðum við nýbyggingar eftir því sem við á.*

Leitast verður við að bæta aðstöðu þeirra sem kjósa að fara á reiðhjóli eða gangandi í miðborgina og því er óhjákvæmilegt að huga að því hvar og hvernig reiðhjólum er lagt, bæði með tilliti til öryggis hjóleigandans og annarra vegfarenda.

Þjónustuaðgengi

- *Unnið verður að því að tryggja gott þjónustuaðgengi að atvinnuhúsnæði opinberum byggingum.*

Borgaryfirvöld ætla að tryggja gott þjónustuaðgengi að viðskipta- og verslunarhúsnæði, skólum, sjúkrastofnunum og öðrum opinberum byggingum. Þau þurfa að leitast við að taka tillit til mismunandi sjónarmiða, svo sem skaðlegra umhverfisáhrifa sem óheft þjónustuaðgengi getur haft í för með sér. Unnið verður að því að koma á skipan sem tryggir jafnvægi milli mismunandi hagsmuna í þessum efnum. Við uppbyggingu í miðborginni er nauðsynlegt að taka tillit til allra hagsmunaaðila og leitast við að setta ólík sjónarmið.

- *Á afgreiðslutíma verslana verða á vissum svæðum settar takmarkanir á vörulosun og aðra starfsemi sem veldur umferðartöfum eða hindrun fyrir gangandi vegfarendur.*

Borgaryfirvöld vilja tryggja eðlilegt þjónustuaðgengi í miðborginni, en vilja jafnframt stuðla að því að vörulosun og eða önnur starfsemi sem veldur umferðartöfum eða hindrun fyrir gangandi vegfarendur eigi sér ekki stað á vissum svæðum milli kl. 11–18 virka daga.