



Borgarráð Reykjavíkur

Tjarnargötu 11  
101 Reykjavík

Hér með sendist útskrift úr gerðabók umhverfis- og skipulagsráðs frá 3. maí 2017 varðandi eftirfarandi mál.

**Akstur bifreiða og hópferðabifreiða um miðborgina**

Lögð fram skýrsla stýrihóps, dags. í apríl 2017, um akstur hópibifreiða um miðborgina.

*Skýrsla stýrihóps, dags. í apríl 2017, samþykkt.  
Vísað til borgarráðs.*

*Umhverfis- og skipulagsráð bókar: "Umhverfis- og skipulagsráð samþykkir tillögu stýrihóps um akstur hópferðabifreiða um miðborgina. Ráðið telur mikilvægt að halda áfram virku samráði við bæði íbúa og ferðaþjónustuaðila um framtíðarfyrirkomulag mála í miðborginni til að tryggja sem best samlífi miðborgarbúa og gesta borgarinnar. Leggur ráðið því áherslu á að fylgst verði náið með framvindu mála og staðan metin reglulega þar til að endurskoðunarákvæði tillagnanna verða virkjuð."*

F.h. umhverfis- og skipulagssviðs

Erna Hrönn Geirsdóttir

Fylgiskjal; skýrsla stýrihóps, dags. í apríl 2017

**Apríl 2017**



## **Akstur hópþingreiða um miðborgina**



**Reykjavíkurborg**  
Umhverfis- og skipulagssvið

**Skýrsla stýrihóps**

## Efnisyfirlit

|                                                                              |                                                             |    |
|------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|----|
| 1                                                                            | Inngangur .....                                             | 2  |
| 2                                                                            | Tillögur stýrihóps .....                                    | 4  |
| 2.1                                                                          | Akstursleiðir .....                                         | 4  |
| 2.2                                                                          | Safnstæði .....                                             | 5  |
| 2.3                                                                          | Bannsvæði .....                                             | 5  |
| 2.4                                                                          | Gjaldtaka .....                                             | 6  |
| 3                                                                            | Vinnsluferli tillögu .....                                  | 6  |
| 4                                                                            | Vaxandi umsvif ferðapjónustu .....                          | 8  |
| 4.1                                                                          | Fjölgun ferðamanna .....                                    | 8  |
| 4.2                                                                          | Akstur hópbifreiða í erlendum borgum .....                  | 9  |
| 4.3                                                                          | Núverandi safnstæði og aksturstakmarkanir hópbifreiða ..... | 10 |
| Viðauki I .....                                                              |                                                             | 12 |
| Erindisbréf stýrihóps .....                                                  |                                                             | 12 |
| Viðauki II .....                                                             |                                                             | 15 |
| Sameiginleg tillaga Samtaka ferðapjónustunnar og Íbúasamtaka miðborgar ..... |                                                             | 15 |
| Viðauki III .....                                                            |                                                             | 18 |
| Samantekt athugasemda .....                                                  |                                                             | 18 |
| Viðauki IV .....                                                             |                                                             | 22 |
| Minnisblað VSÓ um rútuumferð í miðborginni .....                             |                                                             | 22 |
| Viðauki V .....                                                              |                                                             | 34 |
| Minnisblað Eflu um fjölgun bílaleigubíla í miðborginni .....                 |                                                             | 34 |

# 1 Inngangur

Þann 7. september 2016 var samþykkt í umhverfis- og skipulagsráði tillaga samgöngustjóra um skipan stýrihóps vegna aksturs hópþifreiða um miðborgina. Hlutverk hópsins var að útfæra stefnu um akstur hópþifreiða og vinna aðgerðaráætlun til 2-5 ára.

Samkvæmt tillögu og erindisbréfi voru helstu verkefni hópsins að fjalla a.m.k. um eftirfarandi atriði:

- Takmörkun á akstri hópþifreiða í miðborginni – afmörkun og ökutækjastærð.
- Rútustæði – fjölda, staðsetningu, aðbúnað og gjaldtöku.
- Leigubifreiðastæði – fjölda, staðsetningar og gjaldtöku.
- Gjaldskyld bílastæði – möguleg úrræði vegna fjölgunar bílaleigubíla.

Í tillögu að aðgerðaráætlun komi fram hvort/hvenær frekari takmarkanir á akstri hópþifreiða taki gildi, hvort/hvenær eigi að fjölga rútustæðum o.fl. – stefnt er að því að nýjar reglur taki gildi í júní 2017.

Stýrihópurinn skipuðu, frá umhverfis- og skipulagsráði:

Hjálmar Sveinsson (formaður),

Gísli Garðarsson,

Hildur Sverrisdóttir – Halldór Halldórsson tók sæti Hildar í byrjun mars 2017.

Starfsmenn stýrihópsins, frá umhverfis- og skipulagssviði:

Þorsteinn R. Hermannsson,

Hildur Gunnlaugsdóttir,

Sæunn Ósk Unnsteinsdóttir,

Lilja Sigurbjörg Harðardóttir.

Stýrihópurinn starfaði frá 12. október 2016 til 3. maí 2017 og fundaði 11 sinnum á því tímabili. Í erindisbréfi hópsins segir að hafa skuli samráð við hagsmunaaðila, að lágmarki Íbúasamtök, Samtök rekstraraðila í miðborginni, Samtök ferðaþjónustunnar (SAF) og lögregluna.

Stýrihópurinn óskaði eftir tilnefningum í samráðshóp. Óskað var eftir að íbúasamtök, hverfisráð og rekstraraðilar í miðborginni ásamt Samtökum ferðaþjónustunnar tilnefndu fulltrúa.

- Íbúasamtök miðborgar Reykjavíkur 2 fulltrúar
- Hverfisráð miðborgar 2 fulltrúar
- Miðborgin okkar 1 fulltrúi
- Samtök ferðaþjónustunnar 4 fulltrúar (einn úr hverri af eftirfarandi fagnefndum SAF: Afþreyingarnefnd, Gististaðanefnd, Ferðaskrifstofunefnd, Hópferðabifreiðanefnd).

Að beiðni stýrihópsins vann verkfræðistofan Efla minnisblað um möguleg úrræði vegna fjölgunar bílaleigubíla (sjá í viðauka V), að öðru leyti fjallaði stýrihópurinn ekki um þetta atriði erindisbréfsins. Það verður tekið upp í stefnumörkun um bílastæði sem áformað er að vinna síðar á árinu.

Stýrihópurinn hafði ekki tök á að fjalla um leigubifreiðastæði þar sem önnur viðfangsefni hópsins voru umfangsmeiri en búist var við í upphafi.

## 2 Tillögu stýrihóps

Stýrihópur leggur til að akstursleiðir hópferðabíla og staðsetningar safnstæða í miðborginni verði með þeim hætti sem sjá má á mynd nr. 1 hér að neðan. Stefnt verði að því að þetta fyrirkomulag taki gildi í júní 2017. Fyrirkomulagið verði tekið til endurskoðunar innan tveggja ára í samráði við hagsmunaaðila.



Mynd 1: Tillaga stýrihóps um akstur hópþifreiða í miðborg Reykjavíkur.

### 2.1 Akstursleiðir

Akstursleiðir hópþifreiða með ferðamenn í tillögu stýrihóps taki mið af því aðalgatnakerfi og akstursleiðum almenningsgangna sem skilgreindar eru í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030. Með skilgreindum akstursleiðum verði akstursskipulag rútufyrirtækja einfaldað auk þess sem dregið verði úr ónæði af rútuumferð og stuðlað að auknu umferðaröryggi. Eins og sjá má á myndinni verði miðað við að hópþifreiðar með ferðamenn aki einungis um valdar götur þar sem safnstæðum hefur verið komið fyrir eða verði komið fyrir. Ekið verði upp Eiríks götu og niður Njarðargötu, upp Ingólfsstræti og Hverfisgötu. Ekið verði norður Hofsvallagötu og austur Túngötu og Vonarstræti. Umferð hópþifreiða verði heimil í báðar áttir á öðrum akstursleiðum sem sýndar eru á myndinni.

## 2.2 Safnstæði

Safnstæðum fyrir hópþifreiðar verði fjölgað, bæði á núverandi stöðum auk þess sem nýjum staðsetningum verður bætt við. Safnstæði við Hverfisgötu, Vonarstræti og Eiríksgötu verða staðsett í samræmi við akstursstefnur hópþifreiða. Hópþifreiðar, sem ekki mega aka innan bannsvæðis, verður heimilt að nota safnstæðin. Til að tryggja rétta notkun verða núverandi og ný stæði merkt með skýrum hætti. Kannaður verður grundvöllur þess að koma fyrir biðskýlum á völdum stöðum.

Með þessu fyrirkomulagi akstursleiða og safnstæða fæst eftirfarandi þjónustustig skv. greiningu VSÓ Ráðgjafar (vestan Lönguhlíðar/Nóatúns og norðan Hringbrautar):<sup>1</sup>

80% gistirýma verða í innan við 200 m fjarlægð frá næsta safnstæði (loftlína).

95% gistirýma verða í innan við 300 m fjarlægð frá næsta safnstæði (loftlína).

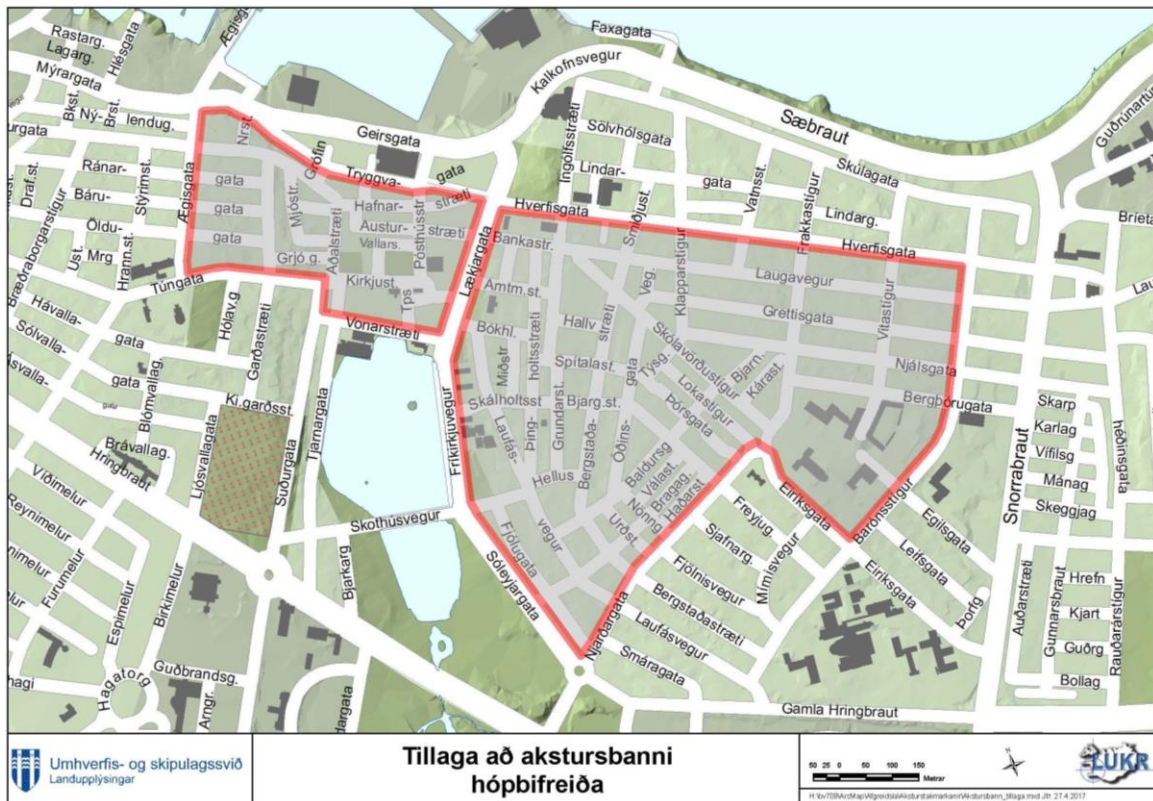
Allar nánari upplýsingar eru í minnisblaði VSÓ í viðauka IV.

## 2.3 Bannsvæði

Tillaga stýrihóps að akstursbanni hópþifreiða má sjá á mynd 2. Hópþifreiðum verði óheimilt að aka um götur innan þeirra svæða sem skyggð eru. Bannsvæði verði stækkað frá Lækjargötu og vestur að Ægisgötu og afmarkist af Tryggvagötu og Túngötu/Suðurgötu/Vonarstræti að sunnanverðu. Bannið gildi fyrir hópþifreiðar án stærðartakmarkana (stærri og minni) og ökutæki með hópferðaleyfi, sbr. 4. og 10. gr. laga um fólksflutninga og farmflutninga á landi nr. 73/2001.<sup>2</sup> Undanþegin banni verði m.a. ökutæki merkt Reykjavíkurborg, skólabifreiðar og akstursþjónusta sem fellur undir lög um málefni fatlaðs fólks nr. 59/1992. Drög að auglýsingu um bannsvæði hafa verið send lögreglustjóranum á höfuðborgarsvæðinu til skoðunar og drögin verða unnin áfram í samráði við lögreglu.

<sup>1</sup> Samkvæmt tillögum SAF og ÍM eru um 77% gistirýma í innan við 200 m fjarlægð frá næsta safnstæði og 91% gistirýma í innan við 300 m fjarlægð frá næsta safnstæði.

<sup>2</sup> Átt er við hópþifreiðar með 9 sætum eða fleiri sem þurfa rekstrarleyfi og einnig sérútbúnað bifreiðar, t.d. til fjallaferða, enda þótt slíkar bifreiðar rúmi færri farþega en níu. Einungis er átt við hópþifreiðar sem notaðar eru í atvinnurekstri í tengslum við þjónustu við ferðamenn.



Mynd 2: Tillaga stýrihóps að akstursbanni hópifreiða.

## 2.4 Gjaldtaka

Innheimt verður gjald af safnstæðum hópifreiða til að standa straum af stofn- og rekstrarkostnaði þeirra og af því tekjutapi sem Bílastæðasjóður verður fyrir vegna stæða í borgarlandi sem fara undir safnstæði. Fyrirkomulag gjaldtöku er í vinnslu í samráði við innanríkisráðuneytið. Lagt er til að gjaldtakan verði tekin fyrir í umhverfis- og skipulagsráði og komið á síðar á árinu þegar búið er að staðsetja safnstæðin með nákvæmari hætti og setja upp tilheyrandi merkingar.

## 3 Vinnsluferli tillögu

Þann 9. nóvember hélt stýrihópurinn samráðsfund með hagsmunaaðilum; fulltrúum Íbúasamtaka miðborgar, hverfisráðs miðborgar og rekstraraðilum í miðborginni, ásamt fulltrúum úr fagnefndum Samtaka ferðapjónustunnar og fleirum. Verkefni hópsins var kynnt og rætt. Í lok fundar óskaði stýrihópurinn eftir skriflegum tillögum frá samráðsaðilum.

Á öðrum fundi með hagsmunaaðilum, þann 7. desember, var farið yfir þær tillögur sem bárust. Samtök ferðapjónustunnar (SAF) og Íbúasamtök miðborgar skiluðu sameiginlegri tillögu um akstursleiðir hópifreiða og fjölgun safnstæða (sjá fylgiskjal nr. 2). Miðborgin okkar skilaði tillögu um að umferð hópifreiða yrði takmörkuð verulega í Kvosinni og vestari



hluta miðborgarinnar og beint að einum vel völdum stað fyrir framan Tollstjórahusið í Tryggvagötu.

Verkfræðistofunni VSÓ Ráðgjöf var falið að rýna tillögur hagsmunaaðilanna með gögn um m.a. gistirými og aðgengi að safnstæðum til hliðsjónar. Stýrihópurinn fékk VSÓ einnig til að vera hópnum innan handar við mat á öðrum útfærslum sem greindar voru með sama hætti. Í greiningunni eru tölur um fjölda gistirýma skv. lista yfir rekstrarleyfi frá sýslumannsembættinu frá október 2016. Á þeim lista eru tæplega 23 þúsund gistirými á höfuðborgarsvæðinu, þar af um 8.200 í pósnúmeri 101 og um 5.600 í 105. Í greiningunni er horft á gistaða með fleiri en 10 gistirými sem staðsett eru á svæðinu norðan Hringbrautar og vestan Lönguhlíðar/Nóatúns. Innan þessa svæðis eru um 10.100 gistirými, um 45% skráðra gistirýma á höfuðborgarsvæðinu. Niðurstöður greiningarvinnu VSÓ ráðgjafar má sjá í minnisblaði í viðauka IV.

Á fundi með lögreglunni þann 21. febrúar fóru starfsmenn umhverfis- og skipulagssviðs yfir framkomin gögn og ræddu lagaleg úrræði og eftirfylgni.

Í byrjun árs 2017 fór stýrihópurinn yfir kortlagningu og greiningar VSÓ og mótaðar voru tillögur stýrihópsins. Þann 1. mars var fundað í þriðja sinn með samráðsaðilum og tillögur stýrihópsins á vinnslustigi kynntar og ræddar auk þess sem fulltrúi VSÓ Ráðgjafar kynnti niðurstöður greiningarvinnu. Í kjölfarið voru tillögurnar auglýstar á vef Reykjavíkurborgar og óskað var eftir umsögnum/athugasemdum um þær. Hagsmunaaðilar voru hvattir til að kynna sér tillögurnar en öllum var frjálst að senda inn umsögn/athugasemd. Frestur til þess rann út þann 27. mars.<sup>3</sup>

Í byrjun apríl fór stýrihópurinn yfir þær athugasemdir sem bárust. Í heildina bárust athugasemdir frá 93 aðilum, sem flestir voru íbúar, eða 83 talsins. Flestar athugasemdirnar snéru að því að í tillögunni að rútuumferð sé beint um Njarðargötu og Eiríksgötu (67% athugasemda).<sup>4</sup> Ákveðið var því að skoða aðrar útfærslur á tillögu hópsins þar sem rútuumferð var ekki beint um þær götur. Kostir og gallar við útfærslurnar voru metnir. Stýrihópurinn ákvað að halda upprunalegri tillögu. Rökin fyrir því voru:

- Ein af tillögum SAF og Íbúasamtaka miðborgar var að beina umferð upp Eiríksgötu og niður Njarðargötu og þannig er tekið tillit til þeirrar tillögu.
- Hafa ber í huga að í tillögum stýrihópsins er umferð um Njarðargötu og Eiríksgötu takmörkuð að einhverju leyti, þar sem lagt er til að einungis sé ekið upp Eiríksgötu og niður Njarðargötu, en ekki í báðar áttir.
- Hverfisráð miðborgar gerði ekki athugasemdir við fyrirkomulagið.
- Fyrirkomulagið verður tekið til endurskoðunar innan tveggja ára í samráði við hagsmunaaðila. Við endurskoðun verður sérstaklega horft til þeirra athugasemda sem bárust vegna umferðar um Eiríksgötu og Njarðargötu.

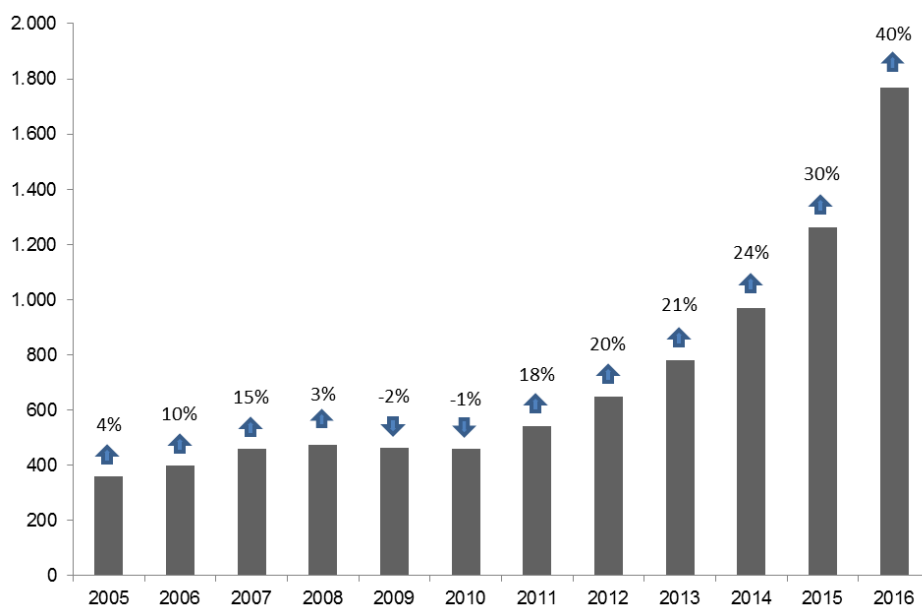
<sup>3</sup> Reykjavíkurborg, „Tillaga stýrihóps um akstur með ferðamenn í miðborginni,“ Fréttir, <http://reykjavik.is/frettir/tillaga-um-akstur-hopbifreida-med-ferdamenn-i-midborginni>

<sup>4</sup> Sjá samantekt á athugasemdum í viðauka III.

## 4 Vaxandi umsvif ferðapjónustu

### 4.1 Fjölgun ferðamanna

Síðustu áratugi hefur ferðamannaiðnaðurinn vaxið ört og er einn stærsti atvinnuvegur í heiminum í dag. Fjöldi komufarþega hefur víða aukist en árið 2015 fjölgaði komufarþegum í Norður-Evrópu að meðaltali um 7% frá árinu 2014. Aukning komufarþega á Íslandi hefur hefur verið töluvert yfir því meðaltali síðustu ár en til samanburðar fjölgaði komufarþegum um tæp 30% árið 2015.<sup>5</sup> Eins og sjá má á mynd 3 hefur ferðamönnum fjölgað jafnt og þétt frá árinu 2010 en árið 2016 fjölgaði ferðamönnum um heil 40%. Búist er við því að ferðamönnum fjölgi um 35% árið 2017.<sup>6</sup>



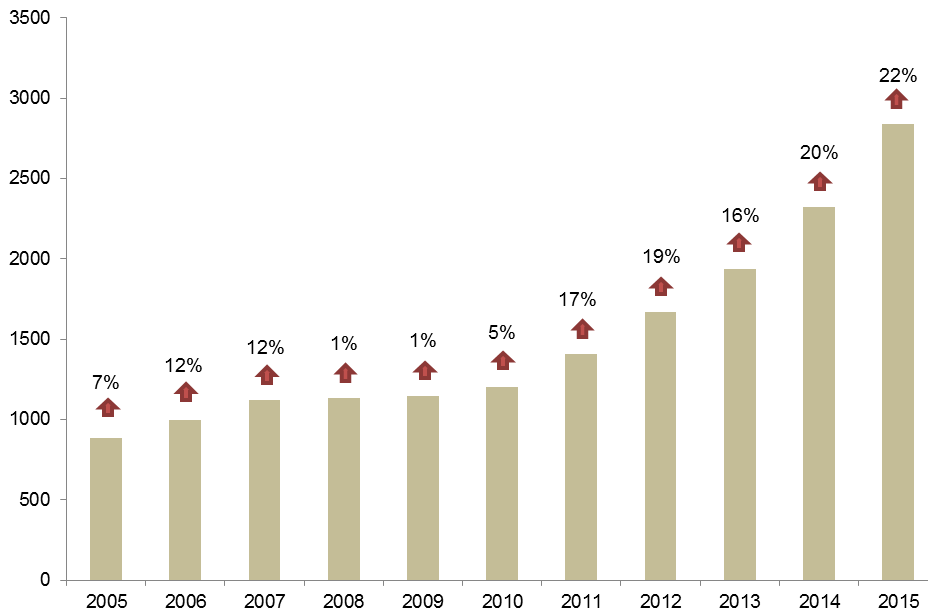
Mynd 3: Fjöldi ferðamanna um KEF (í þúsundum) og hlutfallsleg breyting frá fyrra ári.<sup>7</sup>

Með auknum fjölda ferðamanna eykst fjöldi gistinátta sömuleiðis. Á mynd 4 má sjá fjölda gistinátta á öllum tegundum gististaða (í þúsundum) á höfuðborgarsvæðinu og hlutfallslega breytingu ár frá ári. Frá árinu 2005-2010 fjölgaði gistinóttum jafnt og þétt en frá árinu 2011-2015 hefur aukningin verið um 20% á milli ára.

<sup>5</sup> World Tourism Organization UNWTO, *Tourism Highlights – 2016 edition*, bls. 7-8.

<sup>6</sup> Íslandsbanki, „Búumst við 35% fjölgun ferðamanna 2017“ Greining, <https://www.islandsbanki.is/einstaklingar/markadir/greining/frett/2016/09/07/Buumst-vid-35-fjolgundurferdamanna-2017/>

<sup>7</sup> Ferðamálastofa, „Ferðamenn um Keflavíkurlugvöll,“ Tölur og útgáfur, <http://www.ferdamalastofa.is/is/tolur-og-utgafur/fjoldi-ferdamanna/talningar-ferdamalastofu-i-flugstod-leifs-eirikssonar>



Mynd 4: Gistinætur á öllum tegundum gististaða (í þúsundum) á höfuðborgarsvæðinu.<sup>8</sup>

## 4.2 Akstur hópbifreiða í erlendum borgum

Borgaryfirvöld víða um heim hafa hert reglur um akstur bifreiða í miðborgum, til að minnka mengun, bílaumferð og þrengsli. Hér eru nokkur dæmi:

- Borgaryfirvöld í **Oslo** hafa sett sér þá stefnu að banna bílaumferð í miðborginni fyrir 2019, sem er hluti af áætlun þeirra til að minnka losun gróðurhúsalofttegunda.<sup>9</sup>
- Í **Róm** er stefnt að því að taka gjald af rútum sem keyra innan borgarmarkanna og banna þær alfarið frá miðborginni. Þetta á ekki við um almenningssamgöngur (strætó), eingöngu rútur einkafyrirtækja sem þjónusta ferðamenn. Samkvæmt tillögum er Róm skipt í þrjú svæði (A, B og C). Miðborgin er á svæði C, næst kemur B og svo A. Rútur eru alveg bannaðar frá svæði C en skólarútur og ferðaþjónusta fatlaðra fær undanþágu. Rútur á svæði B þurfa að greiða 600-780 evrur á dag en rútur á svæði A borga einungis 50 evrur á dag. Rafmagnsrútur borga helmingi minna. Stefnt er að því að fyrirkomulagið taki gildi í janúar 2018.<sup>10</sup>
- Í **London** eru sett gjöld á allar bifreiðar, þar á meðal fólksbíla og leigubíla, sem fara í miðborgina á háannatíma.

<sup>8</sup> Hagstofa Íslands, „Gistinætur á öllum tegundum gististaða,“ Gisting, <https://hagstofa.is/talnaefni/atvinnuvegir/ferdathjonusta/gisting/>

<sup>9</sup> The Guardian, „Oslo moves to ban cars from the city center within four years,“ 19. október 2015, <https://www.theguardian.com/environment/2015/oct/19/oslo-moves-to-ban-cars-from-city-centre-within-four-years>

<sup>10</sup> Condé Nast Traveler, „Rome to ban busses from the city center,“ 6. desember 2016, <http://www.cntraveler.com/story/rome-to-ban-tour-buses-from-the-city-center>

- Borgaryfirvöld í **Barcelona** samþykktu í janúar 2017 róttækt bann við gistirýmum, þar sem öll ný gistirými í miðborginni eru bönnuð. Bílastæðagjöld fyrir rútur með ferðamenn munu einnig hækka frá 4,5 evrum í 34 evrur.<sup>11</sup>
- Í **Amsterdam** horfa yfirvöld til þess að innan nokkurra ára muni ferðamannrútur leggja við borgarmörkin og fólk noti aðra samgöngumáta til að ferðast til miðborgarinnar.<sup>12</sup>

### 4.3 Núverandi safnstæði og aksturstakmarkanir hópbifreiða

Í júní 2015 samþykkti umhverfis- og skipulagsráð að banna umferð ökutækja lengri en átta metrar á afmörkuðu svæði í miðbænum, sjá mynd 5. Samarið 2016 voru svo safnstæði merkt á 12 stöðum í miðborginni þar sem hópbifreiðar geta stöðvað í allt að 5 mínútur til að ferma/afferma. Þannig var akstur stórra hópbifreiða í miðborginni takmarkaður að einhverju leyti.



Mynd 5: Aksturstakmarkanir hópbifreiða lengri en átta metrar að lengd sem samþykktar voru af lögreglustjóranum á höfuðborgarsvæðinu 4. ágúst 2015 og safnstæði sem komið var fyrir á 12 stöðum í borginni sumarið 2016.

<sup>11</sup> Citylab, „Barcelona bans new hotels in the city center,“ 30. janúar 2017, <http://www.citylab.com/housing/2017/01/barcelona-airbnb-ban-hotels-tourism-travel/514962/>

<sup>12</sup> NLTimes, „Alderman: Ban tourist buses from Amsterdam,“ 27. apríl 2015, <http://nltimes.nl/2015/04/27/alderman-ban-tourist-buses-amsterdam>

Eftir að settar voru aksturstakmarkanir á hópbifreiðar lengri en 8 metra jókst umferð svokallaðra smárúta um miðbæinn sem eru styttri en 8 metrar. Rútufyrirtæki bjóða sum upp á að farþegar séu sóttir við hótél og gistiheimili þó svo að ekki sé stæði fyrir slíkar bifreiðar fyrir utan, sem veldur því að smárútum hefur verið lagt ýmist úti á götu, eða uppi á gangstéttum og hjólastígum. Í kjölfarið hefur Reykjavíkurborg borist nokkur fjöldi kvartana frá akandi, gangandi og hjólandi vegfarendum í og við miðborgina sem verða fyrir ónæði af umferð smárútanna. Einnig hafa borist kvartanir frá íbúum vegna mengunar og hávaða frá smárútum sem stöðva fyrir utan íbúðir þeirra eldsnemma eða seint um nótt til að ferma/afferma bifreiðina. Í ljósi þessa ástands og vaxandi umsvifa ferðaþjónustu í miðborginni er mikilvægt að móta nánari stefnu um akstur hópbifreiða um miðborgina. Af spám um fjölgun ferðamanna má ætla að þessi neikvæðu áhrif ferðaþjónustunnar munu síst fara minnkandi.

## **Viðauki I**

### **Erindisbréf stýrihóps**



## ERINDISBRÉF

### Stýrihópur um akstur hópferðabifreiða um miðborgina

#### Ábyrgð:

Umhverfis- og skipulagsráð

#### Inngangur:

Sumarið 2016 var akstur stórra hópibifreiða í miðborginni takmarkaður að einhverju leyti. Merkt voru 11 rúrustæði þar sem stórar hópibifreiðar geta stöðvað í allt að 5 mínútur til að ferma/afferma. Drög að reglugerð um gjalddöku af þessum rúrustæðum liggur fyrir. Í ljósi sívaxandi umsvifa ferðaþjónustu í miðborginni er mikilvægt að móta nánari stefnu um akstur hópferðabifreiða um miðborgina. Algengt er orðið að farþegar séu sóttir við hótél og gistiheimili, þó svo að ekki sé stæði fyrir slíkar bifreiðar fyrir utan. Með fjölgun ferðamanna og bílaleigubíla hefur það einnig færst í vöxt að íbúar í miðborginni, handhafar íbúakorta frá Bílastæðasjóði, fái ekki bílastæði við heimili sín eftir að gjalddöku lýkur á daginn.

Sjá nánar tillögu um skipan stýrihóps vegna aksturs ferðamanna um miðborgina sem samþykkt var í umhverfis- og skipulagsráði 7. september 2016.

#### Hlutverk:

Að útfæra stefnu um akstur hópferðabifreiða um miðborgina og vinna aðgerðaáætlun til 2-5 ára.

#### Helstu verkefni:

Hópurinn fjallar a.m.k. um eftirfarandi atriði í tillögu að stefnu og aðgerðaráætlun:

- Takmörkun á akstri hópibifreiða í miðborginni – afmörkun og ökutækjastærð.
- Rúrustæði – fjöldi, staðsetningar, aðbúnaður og gjalddöku.
- Leigubifreiðastæði – fjöldi, staðsetningar og gjalddöku.
- Gjaldskyld bílastæði – möguleg úrræði vegna fjölgunar bílaleigubíla.

Í tillögu að aðgerðaáætlun komi fram hvort/hvenær frekari takmarkanir á akstri hópibifreiða eiga að taka gildi, hvort/hvenær eigi að fjölga rúrustæðum, o.fl.

#### Stýrihópurinn skipa:

Hjálmar Sveinsson (formaður), Gísli Garðarsson og Hildur Sverrisdóttir.

#### Starfsmenn stýrihóps:

Þorsteinn R. Hermannsson  
Hildur Gunnlaugsdóttir  
Sæunn Ósk Unnsteinsdóttir  
Lilja Sigurbjörg Harðardóttir

#### Til ráðgjafar og samstarfs:

Með hópnum starfi einnig eftir þörfum aðrir sérfræðingar Reykjavíkurborgar frá skrifstofu sviðsstjóra, skrifstofu samgöngustjóra og borgarhönnunar, skrifstofu framkvæmda og viðhalds, Höfuðbogarstofu, Bílastæðasjóði og skipulagsfulltrúa.



Haft verði samráð við hagsmunaðila, að lágmarki:

- Íbúasamtök
- Samtök rekstraraðila í miðborginni
- Samtök ferðaþjónustunnar (SAF)
- Lögregluna

Fulltrúar þessara aðila fái kynningu á verkefni hópsins við upphaf vinnunnar og komi sjónarmiðum sínum á framfæri í vinnuferlinu. Óskað verður eftir umsögnum þeirra um drög að tillögum.

**Starfstímabil:**

Drög að tillögum hópsins verður kynnt umhverfis- og skipulagsráði í nóvember 2016 en endanlegum tillögum skilað í byrjun árs 2017.

Samþykkt á fundi umhverfis- og skipulagsráðs 1. febrúar 2017.



## **Viðauki II**

### **Sameiginleg tillaga Samtaka ferðapjónustunnar og Íbúasamtaka miðborgar**

# Umferð hópbifreiða um miðborg Reykjavíkur

## Sameiginlegar tillögur frá Samtökum ferðapjónustunnar og íbúasamtökum miðborgarinnar

Aukning á fjölda ferðamanna og gististaða í miðborg Reykjavíkur kallar á samráð um ákveðna stýringu umferðar með það að markmiði að íbúar, ferðamenn og atvinnurekendur geti notið samvistar og sótt þá þjónustu sem miðborgin býður upp á.

Umferð stærri hópbifreiða hefur þegar verið skilgreind og miðast við ákveðnar götur en mjög mikilvægt er margfalda fjölda safnstæða við þær götur og endurskoða hvernig umferð er háttáð um göturnar.

Gistirými í miðborginni er mikið og fjölbreytt. Þannig eru rúm á gististöðum tæplega 10.000 talsins og framboðin rúm í íbúðum tengdum Airbnb um eða yfir 8.000 talsins. Í heild eru því um 18.000 rúm í boði í Reykjavík. Hótel sem taka á móti hópum sem koma með stærri hópbifreiðum eru 14 talsins og 4 eru í byggingu innan miðborgarinnar.

### Tillögur um akstur stærri hópbifreiða og safnstæði:

Hvað varðar umferð stærri hópbifreiða þar sem fjölga þarf safnstæðum þá eru þær götur eftirfarandi: Sóleyjargata, Frikirkjuvegur, Lækjargata, Aðalstræti, Hverfisgata, Snorrabraut og Rauðarárstígur og við Hallgrímskirkju/Eiríks götu. Sérútbúnað jeppabifreiðar með yfir 36“ dekk verði aðeins heimilt að aka sömu götur og stærri hópbifreiðar.

### Útfærsla:

- Njarðargata frá Hringbraut að Sóleyjargötu, Sóleyjargata, Frikirkjuvegur og Lækjargata að Geirsgötu. Umferð hópbifreiða heimiluð í báðar áttir.
- Eiríksgata frá Snorrabraut að Njarðargötu og niður Njarðargötu að Sóleyjargötu í einstefnuakstri hópbifreiða.
- Upp Hverfisgötu í einstefnuakstri hópbifreiða frá Lækjargötu að Snorrabraut.
- Vonarstræti frá Lækjargötu um Suðurgötu og Túngötu, Aðalstræti, Vesturgötu og Grófina að Tryggvagötu í einstefnu. Aðalstræti verði lokað fyrir annarri umferð en hópferðabifreiðum og leigubifreiðum sem og vegna vörumóttöku.
- Tryggvagata.
- Leyfa rútum að notast við strætó akreinar við Hlemm. Það yrði pickup fyrir Center Hótel Miðgarð, Skugga hótél, nýtt Center hotel efst á Laugavegi og fleiri.

### Safnstæði: Stórauka þarf fjölda stæða á hverju safnstæði.

- Bæta við rútustæði við Klapparastíg / Hverfisgötu.
- Bæta við rútustæði við Vitastíg / Hverfisgötu.
- Færa rútustæði á Hverfisgötu við Safnahús yfir götuna í samræmi við tillögur um akstursstefnu.
- Rútustæði á milli BSÍ og Lækjargötu.
- Færa rútustæði og önnur bílastæði við Njarðargötu yfir götuna í samræmi við tillögur um akstursstefnu.
- Fækka bílastæðum við Hallgrímskirkju og gera rútustæði þeirra í stað.
- Gera þarf safnstæði við ofarlega við Hverfisgötu.
- Merkja þarf safnstæði með lögbundnum merkingum og mála þannig að hægt sé að bregðast við þeim sem leggja ólöglega í staðin.

### **Tillögur um akstur minni hópbifreiða og safnstæði þeirra:**

Samtökin eru sammála um að leggja einnig fram tillögu að því að akstur minni hópbifreiða allt að 8 metra takmarkist við ákveðnar íbúðargötur. Þannig er lagt til að eftirfarandi götur verði opnar bifreiðum sem eru allt að 8 metrar:

*Eiríksgata, Bergstaðastræti, Njarðargata, Hellusund, Skothúsvegur, Skólavörðustígur, Hverfisgata, Klappastígur, Ingólfsstræti, Bankastræti.*

Útfærsla:

- a. Almennt verði ekið niður Skólavörðustíg og sumarlokanir gildi ekki fyrir hópbíla eða leigubíla.
- b. Ekið verði Bergsstaðastræti frá Skólavörðustíg, niður Hellusund og Skothúsveg (ath. breytt akstursstefna).

Forsenda þess að umferð um ofangreindar götur gangi upp er að útbúin verði safnstæði fyrir minni hópbifreiðar við Bankastræti og við Klapparstíg ofan Laugavegs.

*Útfæra þarf nánar akstur um götur sem ekki koma fram hér að ofan en þar má helst nefna leið upp Amtmannsstíg og norður Þingholtsstræti en þar eru fjölmörg gistirými. Þessi umræða þarf að fara fram í góðu samráði íbúasamtaka, gististaða og hópbifreiðafyrirtækja.*

### **Almennt**

Samtökin ítreka mikilvægi þess að eiga gott samráð við borgaryfirvöld til að gera umferð um miðborgina þannig úr garði að allir geti vel við unað.

### **Tillögur um bílaleigubíla:**

Tillögur þessar taka ekki til umferðar bílaleigubíla á svæðinu sem þarfnast sérstakrar umfjöllunar.

## **Viðauki III**

### **Samantekt athugasemda**

Reykjavík, 31. mars 2017

## Samantekt athugasemda vegna tillögu stýrihóps um akstur hópþingreiða í miðborginni

Tillaga stýrihóps um akstur hópþingreiða með ferðamenn í miðborginni var auglýst á vef Reykjavíkurborgar þann 14. mars 2017. Hagsmunaaðilar voru hvattir til að kynna sér tillöguna og óskað var eftir umsögnum/athugasemdum um hana. Frestur til þess rann út þann 27. mars. Í heildina bárust athugasemdir frá 93 aðilum. Langflestir þeirra voru íbúar, eða 83 talsins. Aðilar í ferðaþjónustu voru 5, þar af ein hagsmunasamtök, starfsfólk leikskóla tveir og aðrir/óskilgreindir þrír. Hér fyrir neðan má sjá helstu atriðin sem gerðar voru athugasemdir við og hlutfall af heildarfjölda. Samantekt helstu atriðum má sjá á næstu síðum.

### Helstu atriði sem gerðar voru athugasemdir við



Mynd 1: Helstu atriði sem gerðar voru athugasemdir við og hlutfall þeirra af heildarfjölda. Hafa ber í huga að fleira en eitt atriði gat verið tilgreint í sömu umsögninni, þ.e. hver aðili gat bent á fleira en eitt atriði.



## Njarðargata og Eiríksgata

Eins og sjá má á myndinni hér að framan var oftast gerð athugasemd við það í tillöggunni að umferð sé beint um Njarðargötu og framhjá leikskólanum Laufásborg. Oft gerðu sömu aðilar athugasemd við að umferð sé beint um Eiríksgötu og framhjá leikskólanum Grænuborg. Flestir þeirra sem gerðu athugasemd við umferð um Njarðargötu og Eiríksgötu voru íbúar og foreldrar, búsettir í grennd við þær götur. Einnig komu athugasemdir frá starfsfólki leikskólanna. Flestir sem gerðu athugasemd við þessar leiðir bentu á að þær liggja um mitt íbúahverfi og um leið barna til og frá skóla. Ónæði og mengun stafi af rútuumferð þar í dag. Margir sem gerðu athugasemdir við rútuumferð um Njarðargötu nefndu að öryggissjónarmið mæli gegn því, gatan sé það þröng að hún eigi erfitt með að bera umferðapungann. Sendur var inn undirskriftarlisti þar sem íbúar í nágrenni við Njarðargötu mótmæltu því að Njarðargatan verði megin-æð rútabílaumferðar frá Hallgrímskirkju. Á listanum voru 22 nöfn.

## Stækkun á bannsvæði

Flestir íbúar fögnuðu því að takmarka ætti akstur hópbifreiða um miðborgina og töluverður fjöldi íbúa vildi stækka bannsvæði hópbifreiða meira en tillagan segir til um. Sumir vildu stækka bannsvæðið til austurs, yfir skuggahverfið að Sæbraut og einnig frá Njarðargötu og að gömlu Hringbraut/Snorrabraut. Aðrir vildu stækka bannsvæðið til vesturs, einn íbúi nefndi að rútur séu sífellt að stoppa umferð gangandi og akandi vestar í bænum, t.d. við gatnamót Geirsgötu og Ægisgötu

## Hallgrímskirkja

Sumir gerðu athugasemdir við að rúrustæði væri við Hallgrímskirkju þar sem plássið sé lítið og rútuumferð hefti bílaumferð á bílastæðinu við kirkjuna. Foreldrar sem sækja börnin sín í leikskólann Grænuborg leggi oft í stæðið við kirkjuna og því sé oft umferð smábarna í kringum rúturnar síðdegis.

## Akstur um Hverfisgötu

Gerðar voru athugasemdir við akstur hópbifreiða um Hverfisgötu. Umferðaröngþveiti gæti skapast á Hverfisgötu þar sem Strætó keyri nú götuna. Farangurshólf hópbifreiða séu oft opnuð frá báðum hliðum, því geti gangandi farþegar hugsanlega skapað hættu í umferðinni þar sem safnstæðin á Hverfisgötunni séu þröng og lítil.

## Samtök ferðapjónustunnar

Samtök ferðapjónustunnar (SAF) sendu inn umsögn um tillögu stýrihópsins. Hagsmunasamtökin bentu á að ekki sé tekið nægt tillit til sameignlegra tillagna Samtaka ferðapjónustunnar og Íbúasamtaka miðborgarinnar um umferð hópbifreiða um miðborgina. Því var fagnað að safnstæðum sé fjölgað en tekið fram að þeim þurfi að fjölga enn frekar svo vel sé og fleiri hópbifreiðar geti verið samtímis á vettvangi. Þá var bent á að þróa þurfi biðaðstöðu fyrir farþega þar sem því sé viðkomið. Samtökin voru alfarið mótfallin því að lögð



verði gjöld á fermingu og affermingu hópbifreiða vegna notkunar á safnstæðum. Þá mótmæltu samtökin því að umferð allra tegunda hópbifreiða verði háð takmörkunum og bentu á áður nefndar tillögur sem unnar voru með Íbúasamtökum miðborgar þar sem bílar undir 8 metrum geta ekið fleiri götur. Samtökin sögðu takmörkunina vera umhverfislega óhagkvæma þar sem flutningar komi til með að flytjast yfir á fleiri fólksbíla í staðinn. Samtökin sögðu að öryggissjónarmið mæltu gegn því að loka Aðalstræti fyrir umferð hópbifreiða þar sem ferðamönnum yrði beint að safnstæðum í Tryggvagötu, m.a. um nætur um helgar, þar sem næturlíf borgarinnar sé í hámarki.

### **Aðilar í ferðaþjónustu**

Nokkrir aðilar sem starfa í ferðaþjónustu sendu inn umsögn. Einn þeirra mótmælti því harðlega að Aðalstrætið væri lokað fyrir rútuumferð, engin haldbær rök væru fyrir því. Bílstjóri, sem hefur starfað við að ná í ferðamenn á hótél og gistiheimili á morgnanna, tók hins vegar jákvætt í þá tillögu að hópbifreiðum verði óheimilt að aka um Aðalstræti. Það muni minnka vandræði þeirra sem sjá um að sækja ferðamennina og eins minnka ónæði sem íbúar á svæðinu verði fyrir. Annar bílstjóri sagði að sér finndist ömurlegt að aka ferðamönnum um miðbæinn, bílstjórar lendi iðulega í vanda sem þeir ráði lítið við. Aðrir höfðu áhyggjur af gjaldtöku vegna stæðanna og bentu á að oft væru fólksbílar að leggja í þau.

## **Viðauki IV**

### **Minnisblað VSÓ um rútuumferð í miðborginni**



## Minnisblað

Dreifing

Stýrihópur Reykjavíkurborgar um umferð ferðamanna í miðborginni

26. feb. 2017

Tílefni

## Rútuumferð í miðborginni

Rýni tillagna

17111

Höfundur

GMH

Yfirarið/Samþykkt

GMH/SÓ

**1 Inngangur**

Reykjavíkurborg hefur skipað starfshóp til að móta tillögu að stefnu um akstur ferðamanna um miðborgina og hefur hópurinn kallað eftir sjónarmiðum helstu hagsmunaaðila. Samtök ferðaþjónustunnar (SAF) og Íbúasamtök Miðborgar (ÍM) hafa komið sér saman um sameiginlegar tillögur að aðgerðum. Þorsteinn Hermannsson, fyrir hönd stýrihópsins, fór þess á leit við VSÓ Ráðgjöf að yfirfara þessar tillögur og framkvæma á þeim frekari greiningar til að meta þær og móta enn frekar.

**2 Forsendur**

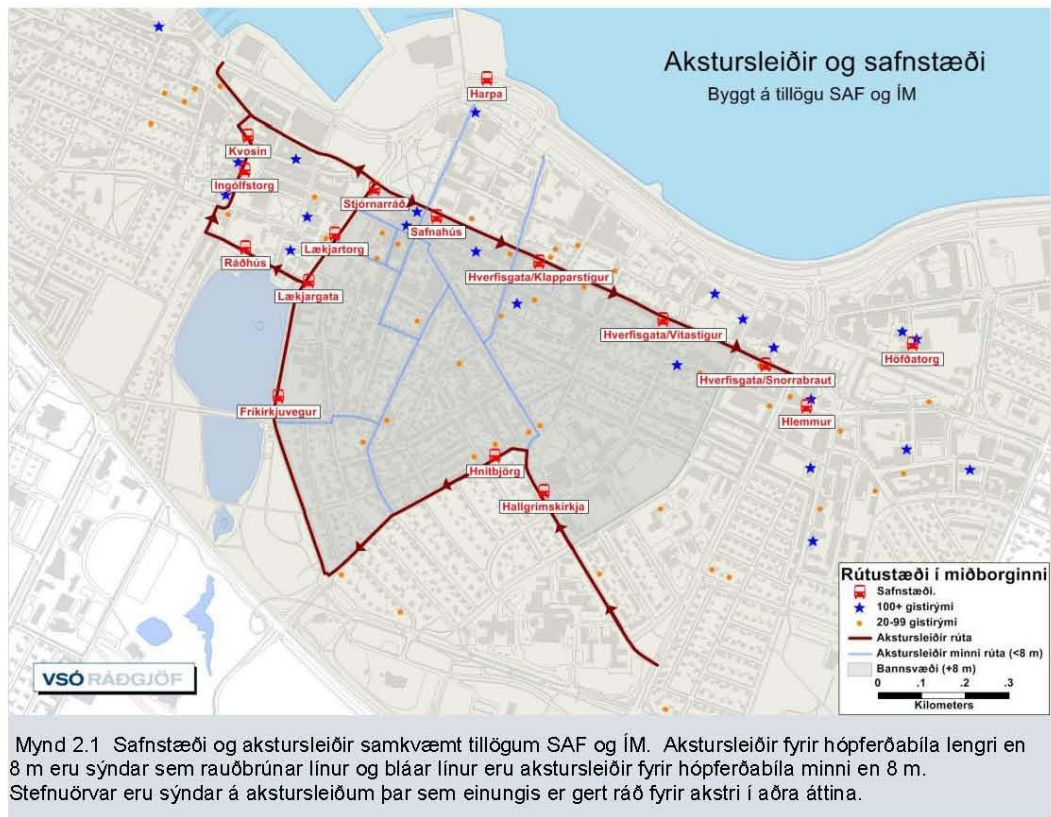
Þegar hafa verið settar takmarkanir á akstur stórra hópbifreiða í miðborginni og hafa 11 rúrustæði þegar verið merkt. Í tillögum SAF og ÍM er gert ráð fyrir að þessum safnstæðum verði fjölgað og nokkrum bætt við. Þessi stæði má sjá á mynd 2.1.

Tölur um fjölda gistirýma eru samkvæmt lista yfir rekstrarleyfi frá sýslumannsembættinu frá október sl. Í þeim lista eru tiltekin tæplega 23 þús. gistirými á höfuðborgarsvæðinu, þar af um 8.200 í pósthúsi 101 og um 5.600 í 105.

Í þessari greiningu er horft á gistirými (gististaði) sem staðsett eru á svæðinu norðan Hringbrautar og vestan Lönguhlíðar/Nóatúns. Þetta eru í raun pósthúsi 101 og 105 norðan Hringbrautar og vestan Lönguhlíðar/Nóatúns. Innan þessa svæðis eru um 10.100 gistirými eða um 45% skráðra gistirýma á höfuðborgarsvæðinu. Einhverjum þætti kannski eðlilegra að miða við Snorrabraut (og þ.a.l. einungis 101) en vegna mikils fjölda gistirýma í Holtum og Túnum var ákveðið að horfa á aðeins stærra svæði. Einnig er undirstrikað að í greiningunni er einungis horft á gististaði sem hafa 10 eða fleiri gistirými, og gististöðum með færri en 10 gistirými því sleppt. Þetta er gert til að vinsa frá heimagistingar og slíka starfsemi sem hefur lítið vægi inn í þessa greiningu.

Jafnframt er hér horft sérstaklega á svæðið sem hér er nefnt „bannsvæði“, og svæðið í miðborginni sem settar hafa verið takmarkanir umferð hópferðabíla lengri en 8 metrar.

Það er svæði sem markast af Barónsstíg, Eiríksgötu, Njarðargötu, Sóleyjargötu, Fríkirkjuvegi, Lækjargötu og Hverfisgötu.



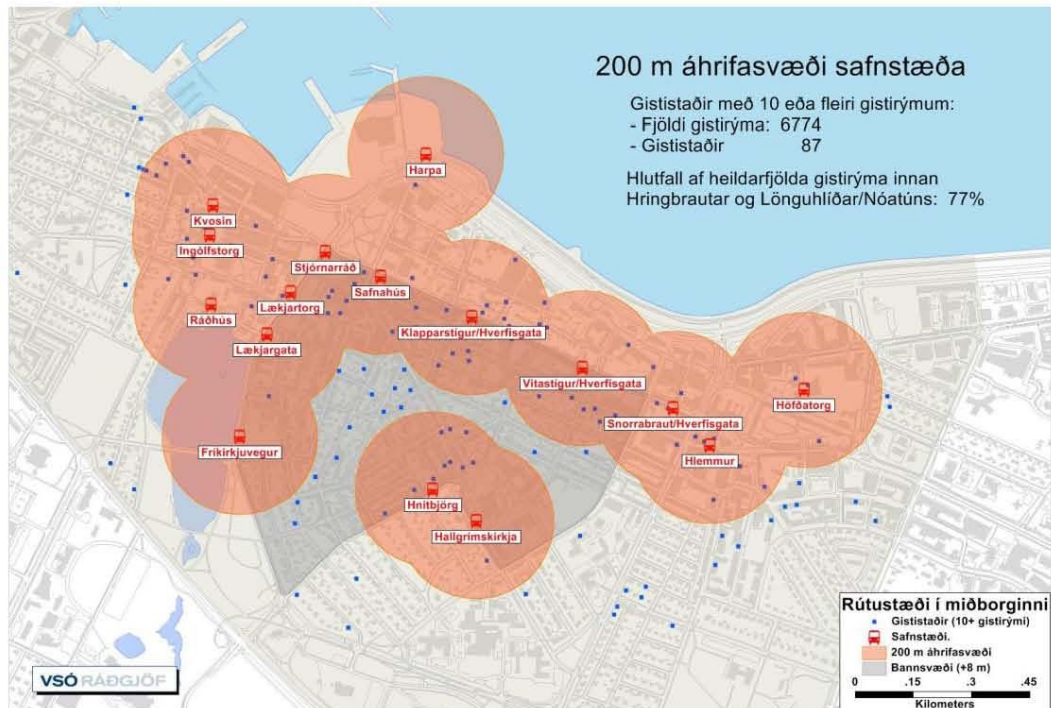
### 3

#### Greining tillögu

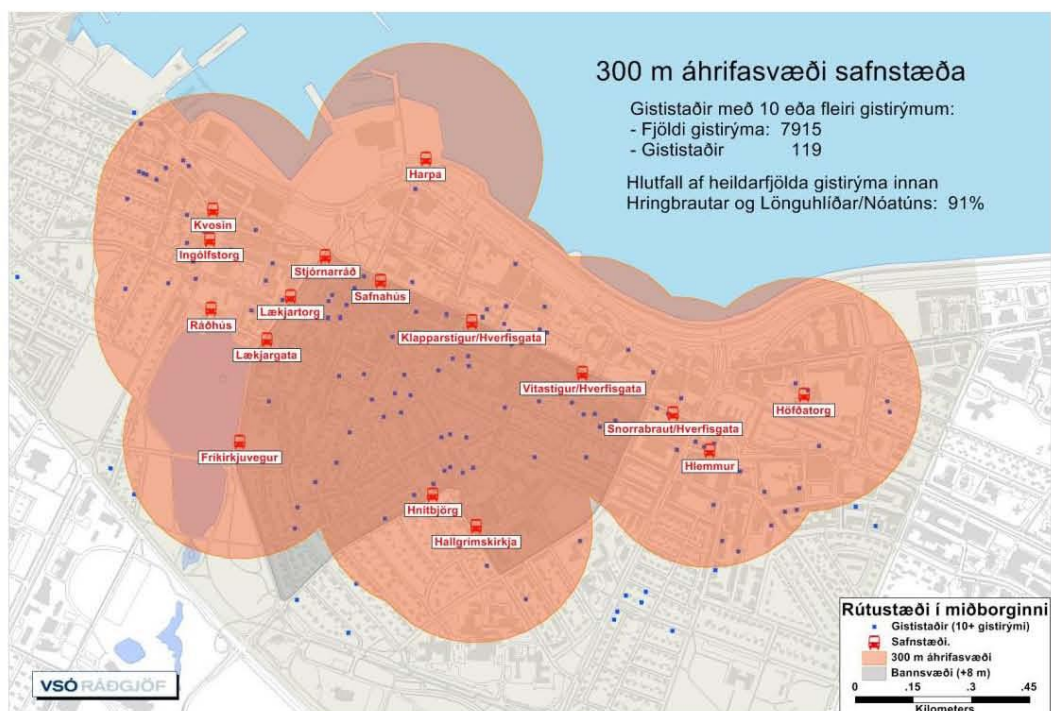
Á myndum 3.1-3.3 eru sett fram áhrifasvæði (upptökusvæði) safnstæðanna sem miðast við 200, 300 og 400 metra radius frá stæðunum. 200 metrar samsvara tæplega þriggja mínútna göngu á rólegum gönguhraða, 300 metrar u.þ.b. fjögurra mínútna göngu og 400 metrar rúmlega fimm mínútna göngu.

Mynd 3.1 sýnir að innan 200 m áhrifasvæðis safnstæðanna eru 6774 gistirými og er sá fjöldi um 77% allra gistirýma innan svæðisins norðan Hringbrautar og vestan Lönguhlíðar/Nóatúns.

Mynd 3.2 sýnir að innan 300 m áhrifasvæðis safnstæðanna eru 6915 gistirými og er sá fjöldi um 91% allra gistirýma innan svæðisins norðan Hringbrautar og vestan Lönguhlíðar/Nóatúns. Jafnframt má sjá á myndinni að öll gistirými innan „bannsvæðisins“ svokallaða eru innan 300 m áhrifasvæðis.

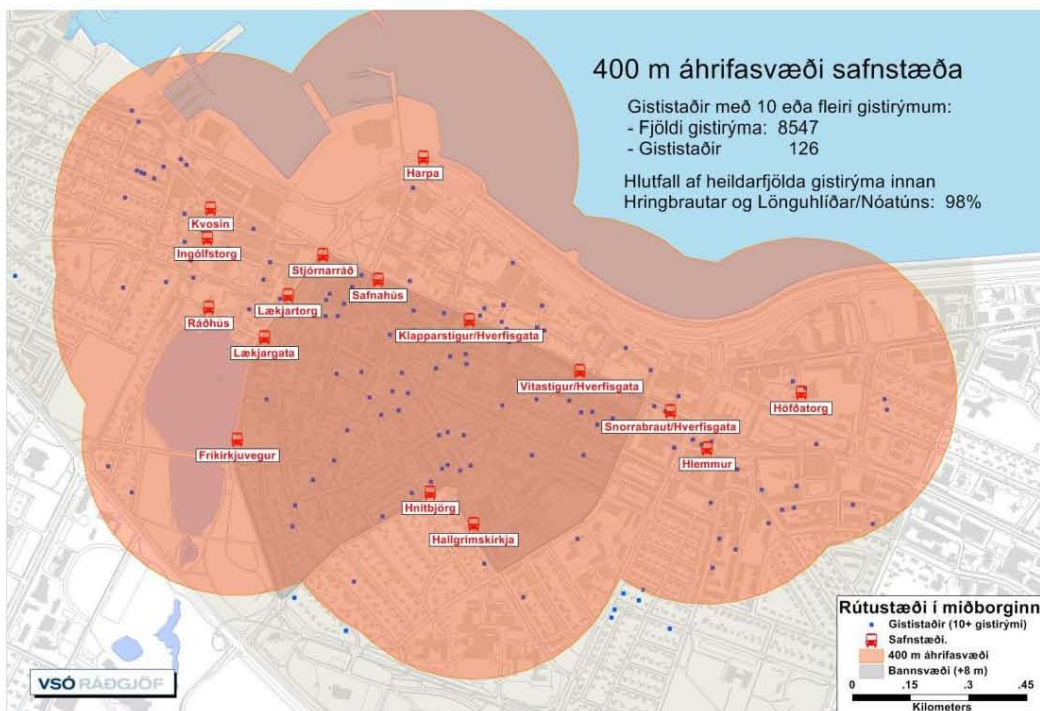


Mynd 3.1 Áhrifasvæði (upptökusvæði) safnstæða sem markast af 200 metra radius umhverfis stæðin



Mynd 3.2 Áhrifasvæði (upptökusvæði) safnstæða sem markast af 300 metra radius umhverfis stæðin

Mynd 3.3 sýnir að innan 400 m áhrifasvæðis safnstæðanna eru 8547 gistirými og er það um 98% allra gistirýma innan svæðisins norðan Hringbrautar og vestan Lönguhlíðar/Nóatúns.



Mynd 3.3 Áhrifasvæði (upptökusvæði) safnstæða sem markast af 400 metra radius umhverfis stæðin.

Til að ákvarða þann fjölda gistirýma sem liggur á bak við hvert safnstæði er fundið það safnstæði sem liggur næst hverjum gististað í beinni loftlínu. Það ber að undirstrika að ekki er í þessu tekið tillit til landhalla né mögulegra hindrana á leiðinni. Hér er því um nálgun að ræða. Á mynd 3.4 má sjá stöplarit yfir fjölda gistirýma sem liggja næst hverju safnstæði miðað við ofangreindar forsendur.



Mynd 3.4 Fjöldi gistirýma sem liggja næst hverju safnstæði miðað við loftlínu

Til að meta gönguvegalengdir milli safnstæða og gististaða er miðað við vegalengd í beinni loftlínu frá hverjum gististað í það safnstæði sem næst liggur.

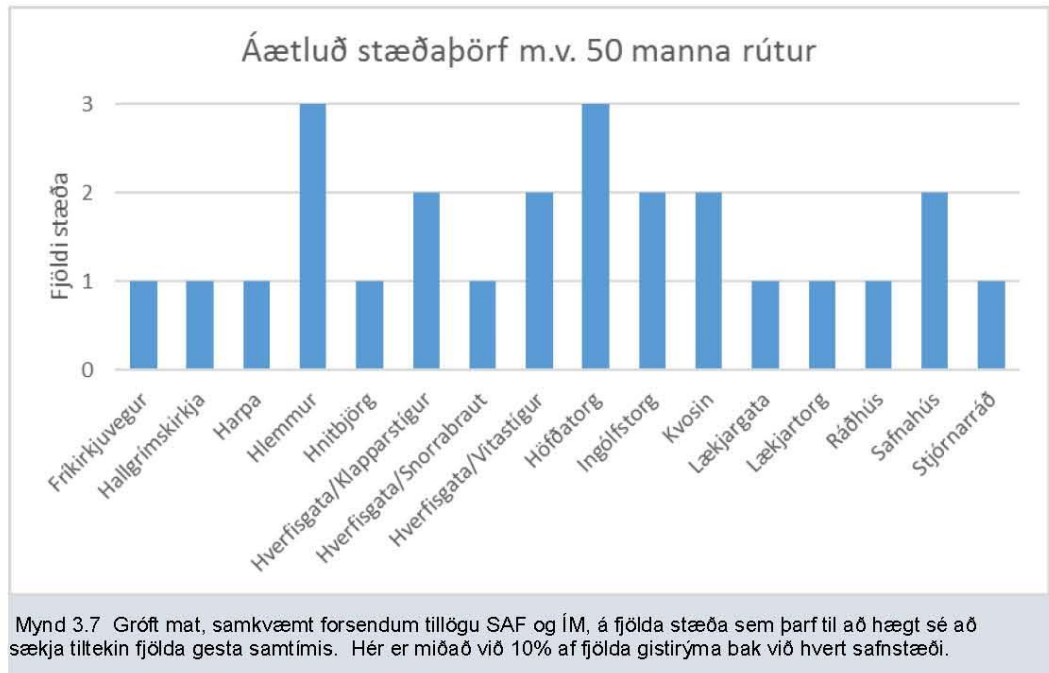
Meðalgönguvegalegd fyrir hvert safnstæði er vegið meðaltal vegalengda milli gististaða og safnstæðis þar sem vigtað er eftir fjölda gistirýma. Á mynd 3.5 má sjá stöplarit yfir fjölda gistirýma sem liggja næst hverju safnstæði.



Til frekari glöggvunar eru á mynd 3.6 sýndar á korti vegalengdir milli gististaða og þess safnstæðis sem liggur næst hverjum gististað. Jafnframt má sjá hve mörg gistirými eru að baki hverju safnstæði.



Út frá fjölda gistirýma sem liggja að baki hverju safnstæði var lagt gróft mat á nauðsynlegan fjölda rústæða sem þyrfti til að þjónusta þessi gistirými. Viðmiðið var að hægt væri að sækja tiltekið hlutfall gesta samtímis, og miðað var við 10% gistirýma. Nauðsynlegan fjölda stæða m.v. þessar forsendur má sjá á mynd 3.7.



#### 4 Tillaga stýrihóps

Stýrihópurinn fór, líkt og áður segir, þess á leit við VSÓ Ráðgjöf að gera greiningu á tillögu SAF og ÍM og vera hópnum innan handar við frekari mótun tillögunnar. Nokkrar breytingar frá tillögu SAF og ÍM voru skoðaðar til að meta mismunandi útfærslur. Niðurstaðan úr því er tillaga stýrihóps sem sett er hér fram. Helstu breytingar sem lagðar eru til eru eftirfarandi:

- ▶ Engin akstur um hópferðabíla um Aðalstræti og nýtt safnstæði við Tryggvagötu í samræmi við tillögu Miðborgarinnar Okkar.
- ▶ Akstursleið eftir Tryggvagötu og Mýrargötu.
- ▶ Akstursleið utan með íbúabyggð vesturbæjar (um Mýrargötu, Ánanaust, Hringbraut)
- ▶ Akstursleið eftir Hofsvallagötu að safnstæði við Ráðhús
- ▶ Tvö ný safnstæði við Snorrabraut, til norðurs við Austurbæ og til suðurs milli Laugavegar og Hverfisgötu.

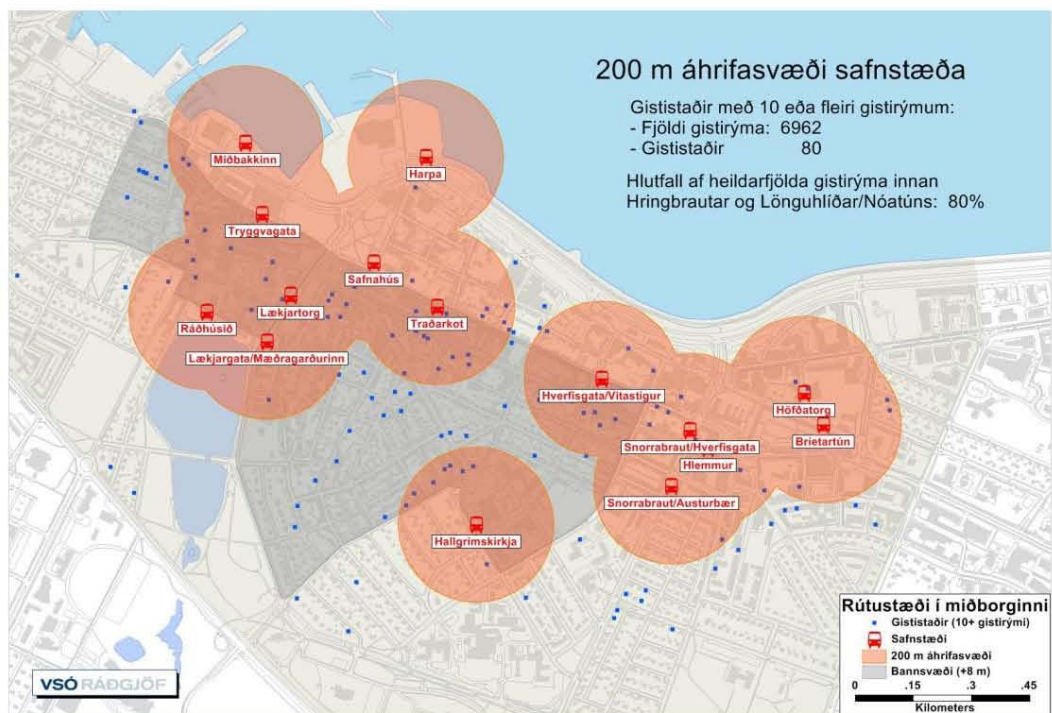
Á mynd 4.1 eru sýndar þær breytingar/viðbætur á akstursleiðum og safnstæðum sem stýrihópurinn leggur til og eru teknar til frekari greiningar.

Á myndum 4.2 - 4.9 eru settar fram helstu niðurstöður greiningar VSÓ á tillögu hópsins.

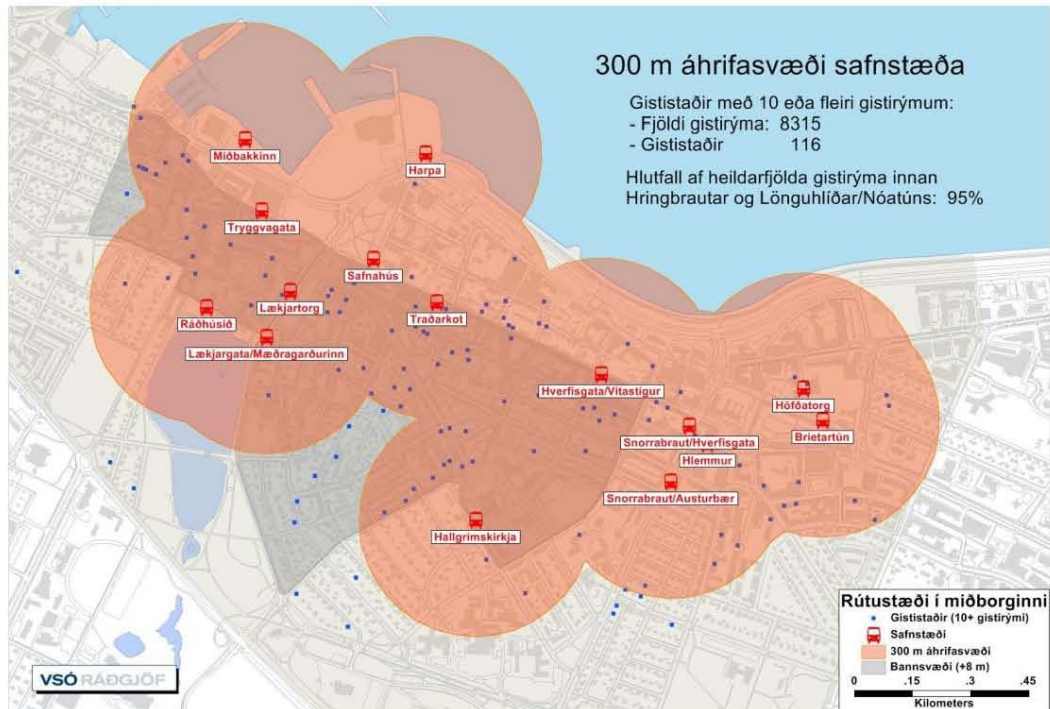


Mynd 4.1 Önnur útfærsla akstursleiða um Kvosina sem gerir ráð fyrir nýju safnstæði á Tryggvagötu sem þjónar öllum gististöðum í nágrenninu og gert er ráð fyrir að rútur aki ekki um Aðalstræti.

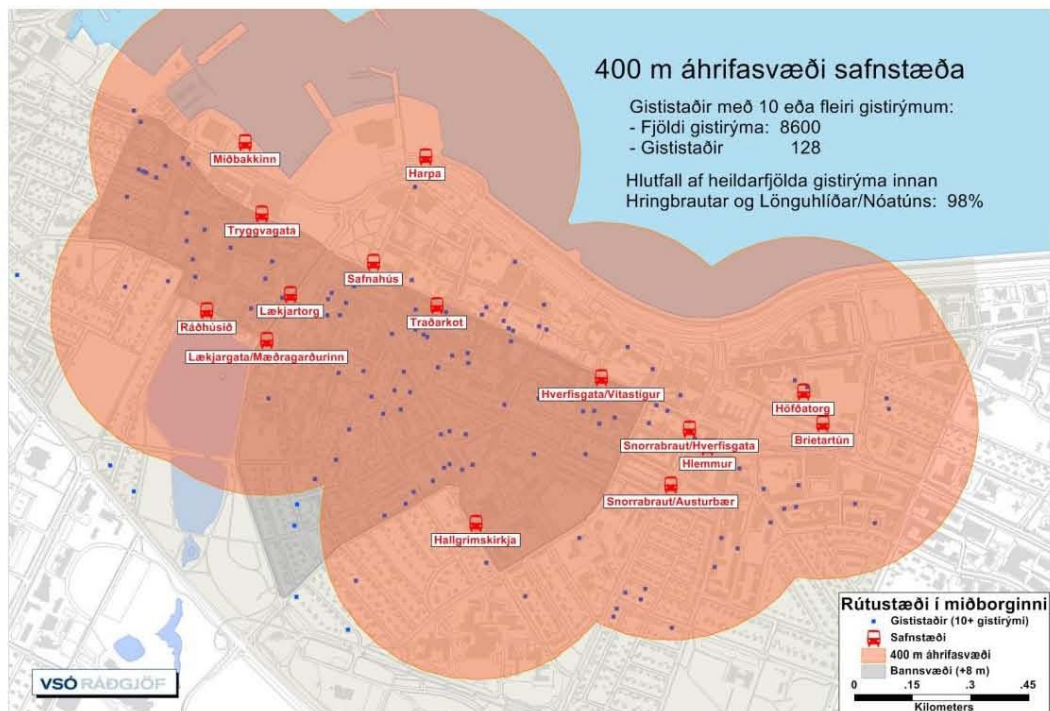
Á myndum 4.2 – 4.4 má sjá að tillaga stýrihóps, þrátt fyrir færri safnstæði, skilar heldur betri dekkun gistirýma á athugunarsvæðinu; eða 80% í stað 77% á 200 metra áhrifsvæði og 95% í stað 91% á 300 metra áhrifsvæði. Á 400 metra áhrifsvæði er dekkunin nokkurn veginn sú sama.



Mynd 4.2 200 metra áhrifsvæði safnstæða einsog þau eru sett fram í tillögu stýrihóps.

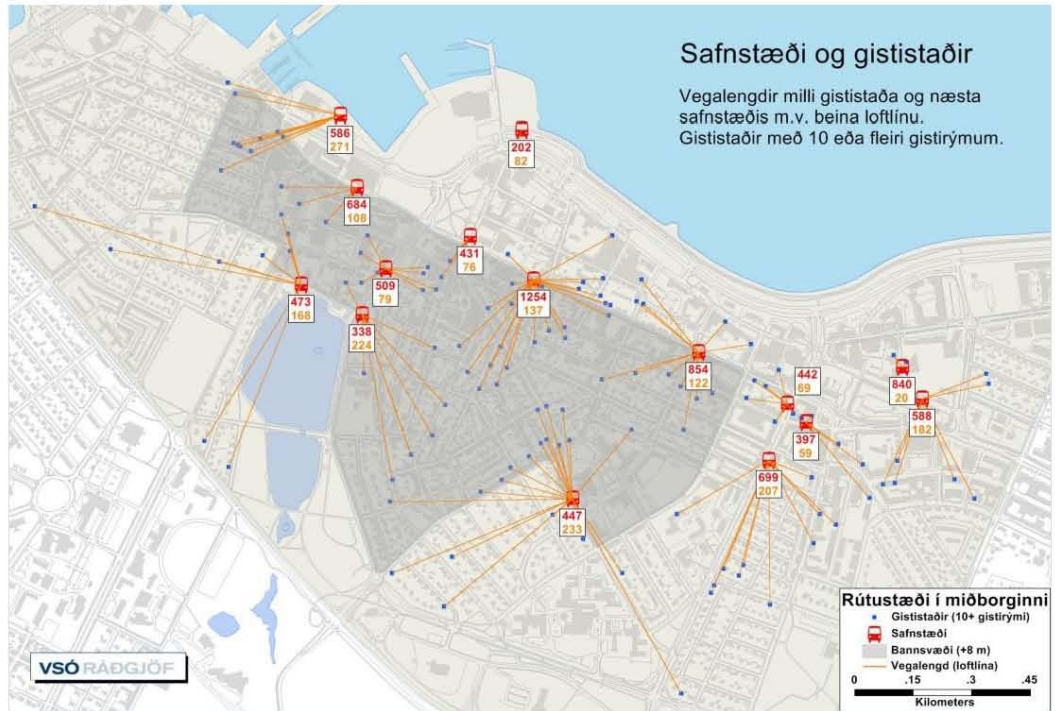


Mynd 4.3 300 metra áhrifsvæði safnstæða einsog þau eru sett fram í tillögu stýrihóps.



Mynd 4.4 400 metra áhrifsvæði safnstæða einsog þau eru sett fram í tillögu stýrihóps.

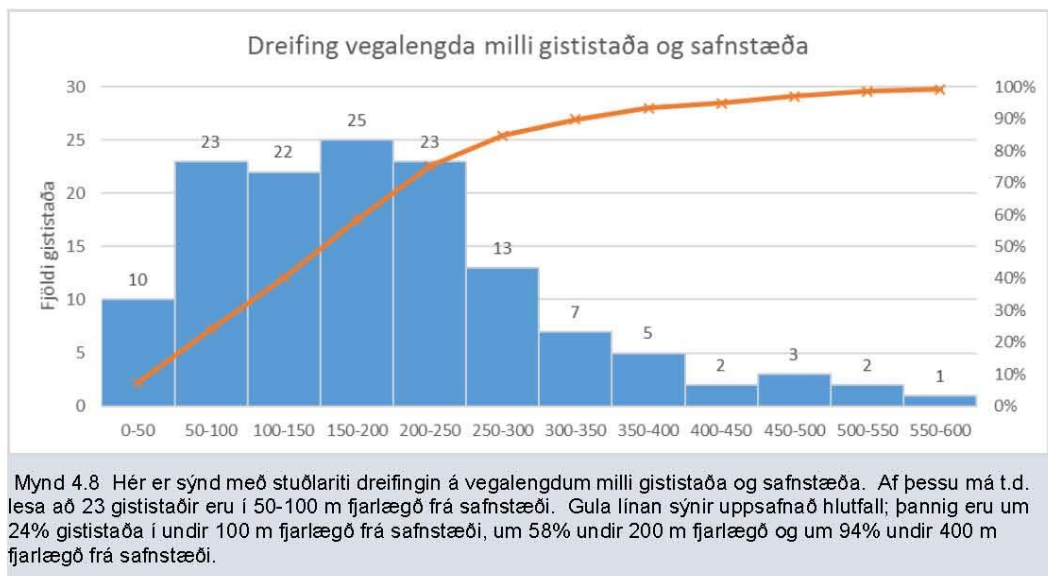
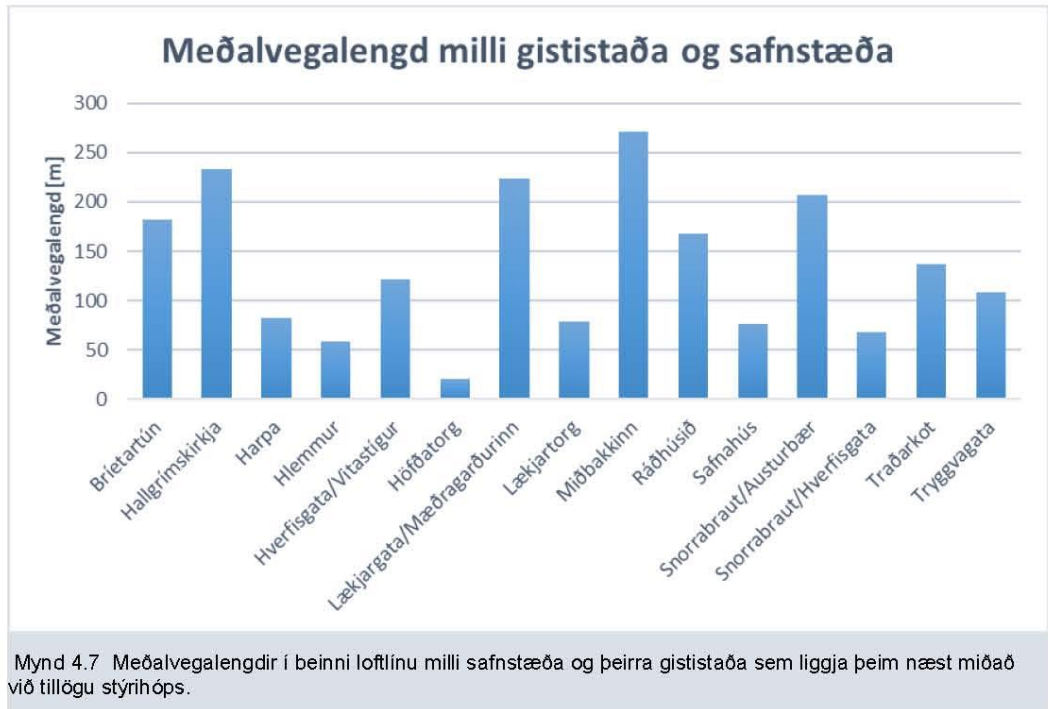


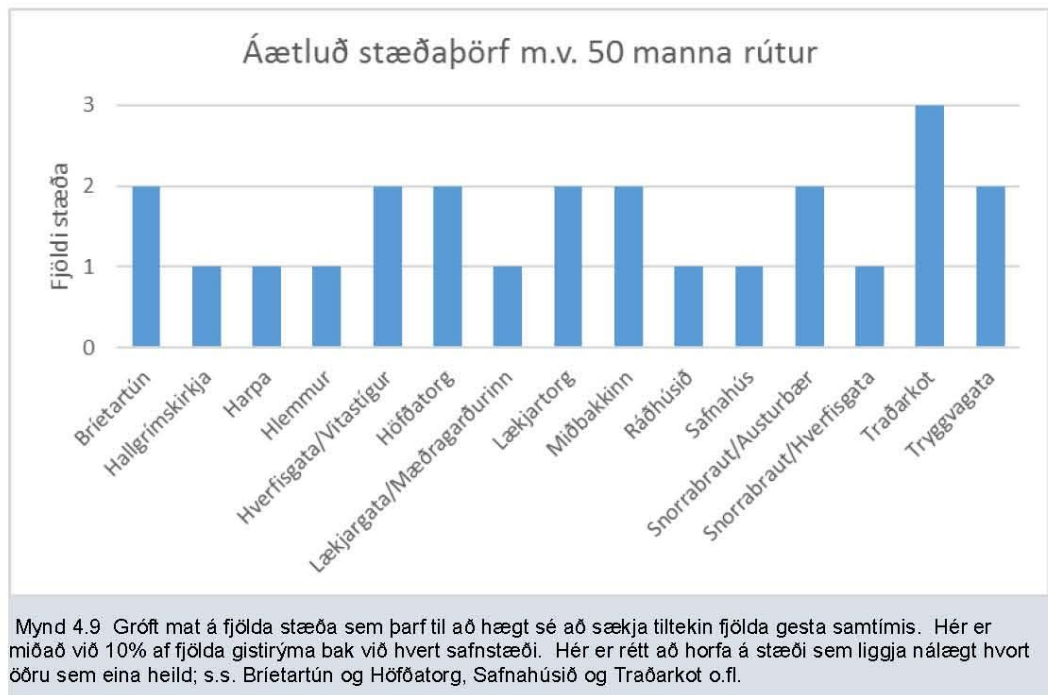


Mynd 4.5 Fjarlægðir milli gististaða og safnstæða samkvæmt lokaútfærslu greiningar. Tölur tákna fjölda gistirýma að baki hverju stæði (rauðar tölur) og meðalvegalengd milli gististaða og hvers stæðis (gular tölur).



Mynd 4.6 Fjöldi gistirýma sem liggja næst hverju safnstæði miðað við loftlínu samkvæmt útfærslu stýríhóps.





Við mat á veglengd milli safnstæða og gististaða er einfaldlega miðað við stystu mögulegu leið, eða beina loftlínu. Við mat á stæðapörf hvers stæðis (þ.e. lágmarksfjölda stæða) er því rétt að horfa á safnstæði sem liggja nálægt hvort öðru sem eina heild. Má þar nefna Briertartún og Höfðatorg, Safnahúsið og Traðarkot,

## 5 Samantekt

Í fyrsta hluta greiningar var nýtt safnstæði skilgreint við sunnanverðan Frikirkjuveg til að mæta óskum tillögu SAF og ÍM um stæði milli BSÍ og Lækjargötu. Greining leiddi í ljós að sú staðsetning var ekki ákjósanleg og var stæðið því sameinað safnstæði við Lækjargötu næst Mæðragarðinum.

Í norð-vesturhluta miðborgarinnar, í nágrenni Mýrargötu og Ægisdötu er talsverður fjöldi gistirýma. Líkt og sjá má á mynd 3.6 er safnstæði í Kvosinni næst þessum gististöðum. Hins vegar eru gönguleiðir þarna á milli nokkuð langar og því er talið að safnstæði við Miðbakkann myndi þjóna þessum gististöðum mun betur. Vegna þrengsla er nánast útilokað að koma fyrir safnstæði við Mýrargötu án þess að það hefði umtalsverð áhrif á umferð. Hins vegar er gott pláss fyrir slíkt stæði við Miðbakkann, það myndi ekki trufla aðra bílaumferð og væri öruggara fyrir gangandi.

Mikil notkun hefur verið á safnstæði við Hlemm og t.a.m. hafa bílstjórar Strætó Bs. kvartað yfir því að komast ekki leiðar sinnar vegna rúta sem þar leggja. Ný safnstæði við Snorrabraut eru vel til þess fallin að létta álagi af stæðinu við Hlemm.

Í tillögu SAF og ÍM er gerð tillaga að akstursleið hópferðabíla um Kvosina; um Aðalstræti, Vesturgötu og Grófina að Tryggvagötu, og að Aðalstræti verði lokað fyrir annarri umferð en hópferðabílum. Þetta má sjá á mynd 2.1. Það er mat ráðgjafa að ekki sé hægt að mæla með akstursleiðum hópferðabíla um Aðalstræti og tilheyrandi safnstæðum þar líkt og lagt er til í tillögu, fyrst og fremst vegna umferðartæknilegra ástæðna. Aukin umferð hópferðabíla um þetta svæði myndi einnig hafa neikvæð áhrif á umferðaröryggi, sér í lagi fyrir gangandi vegfarendur. Þess í stað er lagt til að safnstæðum verði komið upp við Ráðhúsið og jafnframt við Tryggvagötu líkt og áður hefur komið fram í tillögu frá Miðborginni Okkar.

## **Viðauki V**

### **Minnisblað Eflu um fjölgun bílaleigubíla í miðborginni**

## MINNISBLAÐ

|                      |                                               |
|----------------------|-----------------------------------------------|
| SKJALALYKILL         | VERKHEITI                                     |
| 2200-863-MIN-001-V01 | Bílastæðamál í miðborg Reykjavíkur            |
| DAGS.                | VERKKAUPI                                     |
| 19.01.2017           | Reykjavíkurborg                               |
| SENDANDI             | DREIFING                                      |
| Daði Baldur Ottósson | Umhverfis- og Skipulagssvið Reykjavíkurborgar |
| MÁLEFNI              |                                               |

### Fjölgun bílaleigubíla í miðborginni – leiðir til að hafa áhrif á nýtingu bílastæða

#### Inngangur

Fjölgun hefur verið á bílaleigubílum í miðborg Reykjavíkur samhliða fjölgun ferðamanna á Íslandi. Með þessari þróun hefur fylgt aukin eftirspurn eftir bílastæðum í miðbænum, og hafa til dæmis íbúasamtök miðborgar Reykjavíkur komið athugasemdum á framfæri við borgaryfirvöld þess efnis að íbúar í miðbænum (með og án íbúakorts) eigi erfiðara með að finna bílastæði við götukanta, sérstaklega eftir að gjaldskyldu lýkur á daginn.

Samkvæmt samtali við Reykjavíkurborg, er vandinn tvíþættur:

- Eftir að gjaldskyldu líkur á daginn, þá getur hver sem er lagt í bílastæði án greiðslu eða íbúakorts eða þar til að gjaldskylda hefst aftur næsta dag. Ferðamenn og aðrir gestir miðbæjarins nýta sér það að geta lagt fritt við götukanta að kvöldi til og geymt bíla til morguns.
- Eins hefur borið á því að bílaleigur keyri bílaleigubíla í miðbæinn og leggi í gjaldskyld bílastæði við götukanta. Bílarnir eru svo síðar sóttir af ferðamönnum/viðskiptavinum. Þar sem bílaleigur greiða fyrir bílastæðin í millitíðinni, þá geta stöðumælaverðir ekki beitt sektum eða komið í veg fyrir þessa notkun með öðrum hætti.

Til að leita mögulegra lausna á þessum vanda, þá var EFLA fengin til þess að svara eftirfarandi spurningum:

- a) Hvaða leiðir eru farnar í borgum erlendis til að koma í veg fyrir að bílaleigubílar fylli gjaldskyld stæði í borgarlandi. Eru einhverjar fyrirmyndir í þeim efnum?
- b) Hvaða leiðir, miðað við núverandi starfsemi Bílastæðasjóðs, kæmu til greina til að sporna við þessari stöðu?

## Umfjöllun

### Fjölgun ferðamanna og vaxandi umferð

Vöxtur ferðamanna hefur verið mikill á síðustu misserum og hefur verið einn þáttur sem stuðlar að fleiri bílum á götum og vegum landsins. Hátt hlutfall ferðamanna sem koma til landsins kjósa að skoða landið á bíl, og benda nýlegar ferðavenjukannanir til þess að allt að 45%-51% ferðamanna nota bílaleigubíla (Þóra Ásgeirsdóttir o.fl., 2016, Sigríður Lilja Skúladóttir, 2016) og yfir 96% ferðamanna heimsæki Reykjavík (Þóra Ásgeirsdóttir o.fl., 2016). Hvort sem ferðamenn sem ferðast á bílaleigubíl fá bílinn afhentan í Keflavík eða Reykjavík, þá er líklegt að þessi þróun hafi skilað sér í auknum fjölda bílaleigubíla í miðbæ Reykjavíkur, hvort sem bílum er lagt við götukanta eða annars staðar s.s. í bílahúsum. Þetta er vert að skoða nánar í tengslum við nýtingu bílastæða, sérstaklega í ljósi þess að mörg hótél og gistihús í Reykjavík hafa engin gestastæði (Silja Traustadóttir, 2014) og færst hefur í vöxt að ferðamenn nýti sér heimagistingar þar sem oft er ekki aðgengi að einkabílastæðum.

Samhliða aukinni umferð ferðamanna, þá hefur umferð á höfuðborgarsvæðinu aukist til muna á síðustu misserum. Samkvæmt talningum Vegagerðarinnar þá var met slegið í hverjum mánuði árið 2016, og met aukning milli ára átti sér stað í desember 2016 (Vegagerðin, 2017). Má leiða líkur á því að vaxandi umferð, skili sér í einnig í vaxandi eftirspurn eftir bílastæðum. Eins virðist sem fjöldi skráðra ökutækja í umferð sé að aukast<sup>1</sup> sem einnig eykur eftirspurn eftir bílastæðum.

### Eru bílaleigubílar vandamál erlendis?

Við heimildarleit er ekki hægt að sjá auðveldlega að bílaleigubílar, í þeirri mynd sem við þekkjum þá þ.e. bílar sem fyrst og fremst eru notaðir af ferðamönnum, hafi ollið bílastæðavanda í miðborgum erlendis. Ástæðurnar geta verið af margvíslegum toga s.s. fjöldi gestastæða við hótél, þéttleiki gistinga, íbúða og veitingastaða, fjöldi íbúa-bílastæða í byggingum, stífari bílastæðareglur, góðar almenningssamgöngur og svo mætti lengi telja áfram. Allar borgir búa þó við sama vandann - meðan hægt er að leggja frítt í bílastæði þar sem eftirspurnin er mikil, líkt og þekktist m.a. við götukanta í miðborginni eftir klukkan 18.00 á virkum dögum, þá er það vel sótt af öllum sem ferðast á bíl, hvort sem það séu íbúar, gestir íbúa, viðskiptavinir eða ferðamenn. Rannsóknir hafa sýnt fram á að gjaldfrjáls bílastæði eru oft full allan daginn, og geta haft margvísleg neikvæð áhrif t.d. stuðlað að auknum akstri, auka fjölda skipta sem bílum er lagt ólöglega, og sýna jafnframt að fólk er reiðubúið að leita lengi eftir gjaldfríum bílastæðum með tilheyrandi útblæstri.

Það sem helst á sér hliðstæðu í mörgum erlendum borgum sem líkist miklum vexti á bílaleigubílum að einhverju leiti, er mikil vöxtur á svokölluðum deilibílum (e. car share vehicles) sem þó eru fyrst og fremst notaðir af íbúum en ekki ferðamönnum, og stuðla að fækkun fólksbíla til lengri tíma litið. Ekki verður sérstaklega fjallað um deilibíla í þessu minnisblaði, en í stuttu máli eru þetta bílar sem margir notendur geta haft aðgang að, sem dæmi getur hver bíll verið notaður allt að 20 mismunandi notendum yfir daginn og yfirleitt eru reglurnar þannig að hægt er að leggja þessum bílum í annað hvort gjaldskyld- og íbúabílastæði, eða hvort tveggja. Eitt sem einkennir þessa bíla, rétt eins og bílaleigubíla, er að þeir eru vel merktir þ.e. með merkjum bílaleigana. Er því auðvelt fyrir þá sem ekki finna bílastæði, að tengja orsök bílastæða vandans við eina ástæðu t.d. fjölgun bílaleigubíla. Oft geta aðrar ástæður legið að baki sem ekki eru jafn augljósar, t.d.

---

<sup>1</sup> Samkvæmt bifreiðatölum frá Samgöngustofu var fjöldi skráðra ökutækja í umferð 246.905 árið 2013, en 260.585 árið 2015.

aukin bílaeign íbúa, aukinn fjöldi íbúa, fjöldi íbúa sem nýta sér rekstarleigu á bíl, vaxandi fjöldi einkabíla sem sitja óhreyfðir yfir daginn, framkvæmdir í hverfinu, gerð hjólastíga, svo eitthvað sé nefnt og vert er að hafa í huga.

#### Gjaldskylda bílastæða í Reykjavík

Til að átta sig betur á rót vandans og mögulegum lausnum, þá er mikilvægt að skilja núverandi gjaldskyldu bílastæða í Reykjavík. Fyrir bílastæði við götukanta, þá skiptist miðborgin í dag í fjögur gjaldsvæði. Gjöldin er 275 kr/klst, 150 kr/klst eða 125 kr/klst sem fer eftir gjaldsvæðinu. Það er enginn hámarkstími (sem er ólíkt því sem þekktist oft erlendis), og nær gjaldskylda almennt frá 9-18 á virkum dögum, 10-16 á laugardögum, og frítt er að leggja á sunnudögum. Þetta þýðir að það kostar að hámarki 2.475 kr að leggja bíl yfir daginn meðan gjaldskylda er í gildi á gjaldsvæði 1, og 1.350 kr á öðrum gjaldsvæðum.

Í bílahúsum borgarinnar, kostar að hámarki fyrsti klukkutíminn 150 kr/klst og hver klukkutími eftir það kostar 100 kr/klst. Einnig er hægt að kaupa mánaðarkort, en biðlistar eftir mánaðarkortum eru í öllum bílahúsum.

Hvað er hægt að gera?

Sá mælikvarði sem oftast er notaður til að athuga hvort bílastæðastjórnun (e. parking management) sé skilvirk, er að horfa á 85% nýtingu bílastæða þ.e. á hverjum tíma samsvarar fjöldi lausra stæða 15% af heildar fjölda bílastæða. Með öðrum orðum, ef gata eða bílplan hefur samtals 10 bílastæði, þá skal leitast við að hafa 15% laus stæði sem reiknast sem 1 til 2 laus bílastæði. Með því að hafa alltaf 1 til 2 laus bílastæði, þá finna ökumennt bílastæði nálægt áfangastað sínum, og þannig eru líka umhverfisáhrif lágmarkuð þ.e. enginn auka akstur í leit af bílastæði með tilheyrandi útblástri og slysaþættu.

Án þess að hafa tölulegar upplýsingar um nýtingu bílastæða við götukanta yfir daginn í miðbænum, þá eru nokkrar leiðir sem almennt þekkjast og eru notaðar um allan heim til þess að ná fram 85% bílastæðanýtingu sem Bílastæðasjóður getur nýtt sér. Hér fyrir neðan verða þessar leiðir ræddar með hliðsjón af þeim vanda sem lýst er í upphafi þessa minnisblaðs.

- 1) **Breyting gjalda** – Einn besti mælikvarði á hvort bílastæðagjald sé of hátt eða lágt er að horfa á nýtingu bílastæða. Sé verð of lágt (eða frítt að leggja í stæði) þá eru bílastæði 100% full og þar af leiðandi mjög erfitt að finna bílastæði. Ein áhrifamesta leiðin til þess að leysa þennan vanda er að breyta bílastæðagjöldum. Þar sem eftirspurn er mjög há, þá eru gjöld hækkuð, sem hvetur ökumenn að dvelja skemur, velja að leggja lengra í burtu þar sem gjald er lægra, leggja í bílahúsum, eða velja sér annan fararmáta. Þannig má opna fleiri bílastæði, auka bílaveltu stæða (e. parking turnover) og þjónað þannig fleiri notendum. Þegar eftirspurn er mjög lág (t.d. undir 50%), þá á sama hátt eru gjöld lækkuð til að ná fram hinu gagnstæða, þ.e. hærrí nýtingu bílastæða. Hækkun gjalda í dag á þeim gjaldsvæðum þar sem hvað erfiðast er að finna stæði í miðbænum, getur því bæði fengið ferðamenn á bílaleigubílum og starfsmenn bílaleiga að leggja í styttri tíma við götukanta, fengið þá til að leggja í bílahúsum þar sem það er ódýrara, eða á öðrum gjaldsvæðum.
- 2) **Lenging gjaldskyldu** – Eins og bent hefur verið á þá nær gjaldskylda aðeins til 18.00 á virkum dögum, en margir íbúar koma eflaust heim um þetta leyti. Á sama tíma, er fólk á leið niður í miðbæ til þess að sækja veitingahús og aðra skemmtun. Að auki er yfirleitt ekki hægt að innrita sig í gistingu fyrr en síðdegis, þá er eins líklegt að ferðamenn sem eru á bíl, séu einnig að leggja nær áfangastað sínum á

Þessum tíma. Það gefur því augaleið að ef frítt er að leggja í bílastæði við götukanta, á sama tíma og það kostar að leggja í bílahúsum, þá er fyrsti kostur margra að leggja við götukanta. Vandamálið snýst því að öllum líkindum ekki bara um fjölgun bílaleigubíla, heldur þá staðreynd að frítt er að leggja í bílastæði við götukanta á kvöldin í miðborginni.

Fyrir mörgum árum þegar flestar búðir lokuðu síðdegis, fjöldi veitingastaða var minni og allar verslanir lokaðar á sunnudögum, þá passaði mjög vel að hafa gjaldskyldu aðeins á þeim tímum sem gilda enn í dag hjá Bílastæðasjóði. Með tímanum hefur miðborgin breyst en aftur á móti hefur gjaldskylda haldist að mestu óbreytt. Lenging gjaldskyldu til klukkan 20.00 eða 22.00 ætti því ekki aðeins að koma íbúum með íbúakort til góðs, heldur líka öllum öðrum sem eiga leið niður í miðbæinn, og gæti jafnframt stuðlað að bættum ferðavenjum.

- 3) **Hámarkstími** – Að hafa hámarkstíma ásamt gjaldskyldu, getur verið mikilvæg aðgerð til þess að stuðla að hámarks bílveltu bílastæða. Þó að gjaldskylda ein og sér hafi áhrif á hversu lengi ökumenn leggja í stæðum, þá getur verið æskilegt að takmarka tímann við 1 til 3 klukkustundir á þeim svæðum sem bílastæði eiga að þjóna viðskiptavinum. Þetta er oft gert við verslunargötur til þess að koma í veg fyrir að starfsfólk leggi bílum beint fyrir framan húsnæðið sem það vinnur í, og þannig leitt til þess að viðskiptavinir sem aðeins þurfa að leggja í stæði í styttri tíma, þurfa að finna stæði lengra í burtu. Þannig getur þetta líka haft áhrif á hvar ferðamenn og aðrir ökumenn leggja bílum sínum og komið til dæmis í veg fyrir að hægt sé að leggja bíl í íbúahverfum yfir allan daginn. Eins getur hámarkstími komið í veg fyrir að bílaleigur sjá hag í því að skilja bílaleigubíla eftir í gjaldskyldum stæðum.
- 4) **Íbúastæði** – Til viðbótar við íbúakort, þá tíðkast oft erlendis að afmarka ákveðinn fjölda bílastæða í íbúahverfum sem íbúastæði sem aðeins nýtast íbúum með kort (e. residential permit parking). Á sama tíma er oft líka afmarkað svæði fyrir gesti, með eða án gjaldskyldu. Með þessu er tryggt að íbúar hafa aðgang að ákveðnum fjölda bílastæða sem eingöngu er ætluð íbúum sem getur reynst íbúum vel. Aftur á móti, þá er einn helsti ókostur við þessi stæði að með þessu er samnýting bílastæða takmörkuð, og kemur í veg fyrir að gestir og þjónustuaðilar hafi aðgang að þeim bílastæðum sem sitja auð þegar íbúar eru í vinnu. Eins, getur þetta leitt til þess að íbúar finni með tímanum fyrir meiri eignarrétt yfir götum borgarinnar. Geta borgaryfirvöld mætt mikilli mótspyrnu íbúa ef breyta á íbúabílastæðum aftur í bílastæði sem þjóna fleiri notendum, eða nýta á fyrir aðra notkun s.s. hjólastíga.

#### Samantekt

Ekki er mælt með því að farnar séu leiðir sem ganga út á að setja takmörk á fjölda bílaleigubíla sem leggja í miðbænum sérstaklega, enda getur það flækt núverandi regluverk verulega, og vert er að hafa í huga að margir Íslendingar, jafnvel íbúar miðbæjarins, nota bílaleigubíla t.d. í formi rekstrarleigu. Frekar er mælt til þess að skoðuð verði þau atriðið sem rædd eru hér að ofan, þá sérstaklega lið 1)-3), til að sporna við þeirri stöðu að erfiðara er að finna bílastæði á kvöldin.

Í lögum um leigu skráningarskyldra ökutækja, 2015/65, dags. 9. júlí þá kemur fram að til þess að fá starfsleyfi fyrir starfsemi bílaleigu þá skal hún vera rekin á fastri starfsstöð. Enn fremur er sagt að bílaleiga geti sett á fót útibú, en til þess þarf m.a. að liggja fyrir jákvæð umsögn sveitarstjórnar<sup>2</sup>. Þar af leiðandi virðist vera á gráu svæði ef bílaleigur nýta gjaldskyld bílastæði utan starfstöðvar fyrir starfsemi sína.

<sup>2</sup> Skilyrði starfsleyfis (3. grein) sótt af [www.althingi.is/lagas/nuna/2015065.html](http://www.althingi.is/lagas/nuna/2015065.html)



Æskilegt er að rannsaka betur í hvaða umfangi þetta er gert. Einnig getur verið mikilvægt fyrir Reykjavíkurborg að mynda samstarfshóp með bílaleigum landsins til að benda á að starfsemi eigi ekki að fara fram í bílastæðum á borgarlandi og reyfa ókosti þess. Eins getur samráð verið gott tækifæri til að mynda tengiliði fyrir vandamál tengdum bílaleigubílum og hvort það felist tækifæri í því að hafa áhrif á skipulag, staðsetningu og starfsemi bílaleiga. Til dæmis, þá gætu falist tækifæri að nýta bílastæði í bílahúsum sem annars væru ónýtt.

Að lokum, er mikilvægt að benda á það að mörgum spurningum er ósvarað varðandi fjölgun bílaleigubíla í miðbænum, og áhrifin sem það hefur í raun og veru á bílastæðanýtingu við götukanta. Þrátt fyrir ótvíræða fjölgun ferðamanna til Íslands, þá er samkvæmt samtali við Reykjavíkurborg og Bílastæðasjóð engar tölulegar upplýsingar um hversu margir bílaleigubílar eru að jafnaði í bílastæðum í miðbænum, aðrar en þær upplýsingar sem bárust í athugasemdum frá íbúastamtökum miðborgar Reykjavíkur. Engin nýleg gögn eru heldur til um hversu full bílastæði við götukanta eru í miðbænum, og því ekki vitað hvernig bílastæðaástandið er í raun og veru. Til að mynda, þá væri mikilvægt að safna gögnum til þess að geta svarað eftirfarandi spurningum:

- Er aðallega erfitt fyrir íbúa að finna bílastæði á sumartíma, eða er það allt árið um kring?
- Er aðeins erfitt að finna stæði á kvöldin, eða er það fyrr um daginn?
- Er ástandið mismunandi eftir gjaldsvæðum?
- Hversu margir bílar sitja óhreyfðir yfir daginn, og eru það fyrst og fremst bílar með íbúakort?
- Er miðlun upplýsinga til ferðamanna um gjaldskyld bílastæði við kanta og í bílahúsum fullnægjandi t.d. á vefsíðu Bílastæðasjóðs og á heimasíðum hótela og gistiheimila?
- Hvar leggja ferðamenn á bílaleigubílum sem gista á gististöðum án gestastæða?
- Geta bílastæði í bílahúsum nýst ferðamönnum á bíl betur?

Þessum spurningum ásamt öðrum má svara með því að hrinda af stað verkefni til þess að mæla nýtingu bílastæða yfir daginn, og taka saman önnur atriðið eins og fjölda bílaleigubíla, fjölda bíla með íbúakort, og heildar tíma sem ökutækjum er lagt í stæði. Eins er hægt að leggja fram kannanir til gististaða til að átta sig betur á hvar ferðamenn leggja bílum og hvaða upplýsingar standa til boða. Þessum spurningum er mikilvægt að svara til þess að átta sig betur á þeim leiðum og tækifærum til að bæta bílastæðaástand í miðborginni, sem þjónar öllum sem þar búa, vinna og heimsækja, að meðtöldum erlendum ferðamönnum, óháð því hvaða ferðamáta fólk kann að nýta.

## Heimildir

Þóra Ásgeirsdóttir, Þorlákur Karlsson & Ásmundur Pálsson 2016. *Erlendir ferðamenn á Íslandi – Vetur 2016-2016*. Ferðamálastofa.

Sigríður Lilja Skúladóttir 2016. *Samgöngur erlendra ferðamanna á Íslandi. Viðhorfskönnun á akstursskilyrðum*. Háskóli Íslands.

Silja Traustadóttir 2014. *Bréf til Umhverfis- og skipulagssviðs Reykjavíkur – Bílastæði á lóð / heimild til lækkunar á bílastæðakröfu*. Gláma/Kím.

Vegagerðin 2017. *Líka mikil aukning í umferðinni á höfuðborgarsvæðinu – Umferðin jókst um ríflega sjö prósent*. Fengið af vefsíðu vegagerðarinnar þann 17. Janúar 2017 á eftirfarandi slóð:

<http://www.vegagerdin.is/upplýsingar-og-utgafa/frettir/lika-mikil-aukning-i-umferdinni-a-hofudborgarsvaedinu>