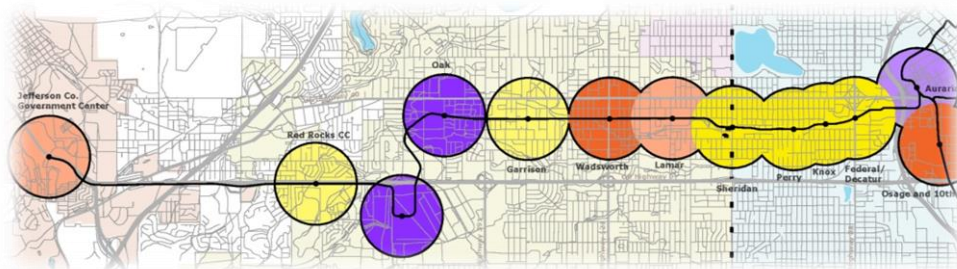
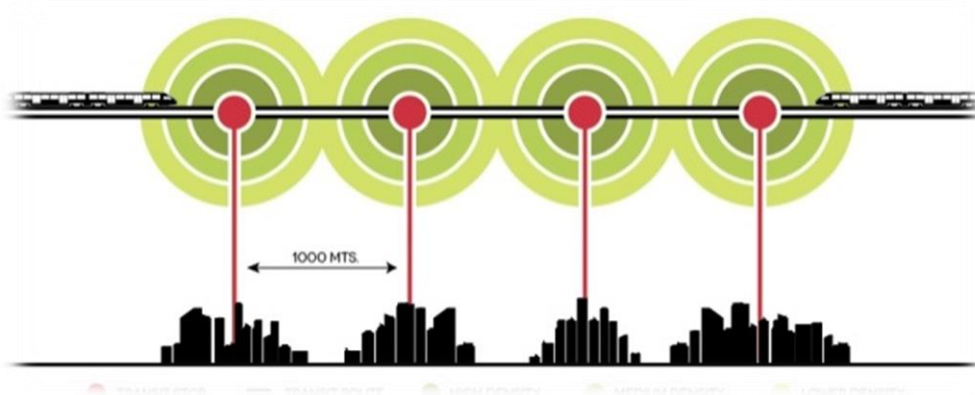


Reykjavíkurborg
Umhverfis- og skipulagssvið

BORGARLÍNAN OG ÞÉTTING BYGGÐAR



- NÝJAR ÍBÚÐIR Í REYKJAVÍK
MÁLÞING 14. OKTÓBER 2016

ÞORSTEINN R. HERMANNSSON

Morgunumferðin án strætó

Án almenningsgangna væri morgunumferð á leið vestur Miklubraut við Lönguhlíð um **700 til 800** einkabílum á klukkustund meiri en í dag. Það væri **yfir 30% aukning** og umferðartafir myndu margfaldast.



Bílastæði fyrir **800** einkabíla taka jafn mikið pláss og **þrír fótoltavellir** og kosta um **hálfan milljarð króna** í uppbyggingu. Ef byggja á bílastæðahús þá tekur það minna pláss en kostnaður verður a.m.k. **sexfalt hærri**.

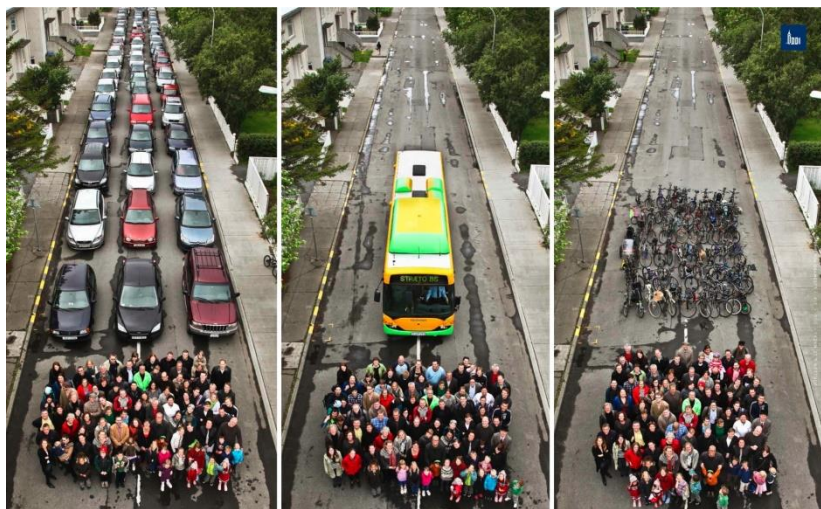
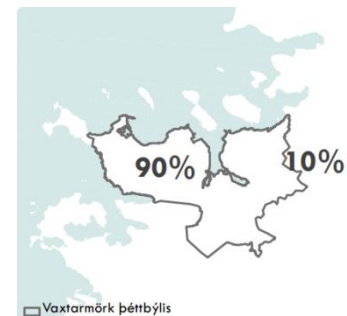


SAMFERÐA

■ Áætlun um sjálfbærar samgöngur verði unnin í samvinnu við sveitarfélög með aukna áherslu á almenningsamgöngur, göngu og hjólreiðar með þau markmið að leiðarljósi að draga úr umhverfisáhrifum, samgöngukostnaði og auka nærþjónustu við borgarana. Með áætluninni verði dregið úr mikilvægi einkabíla, ásamt því að draga úr orkuþörf samganga og breyta ferðavenjum.

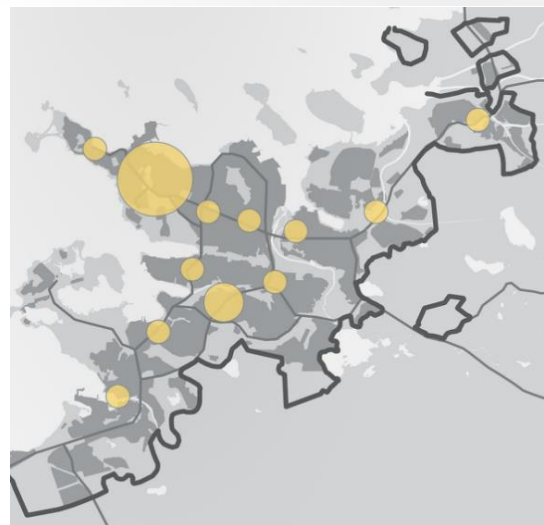
Ferðaþörf verður uppfyllt á skilvirkan* og fjölbreyttan máta. Fólksfjöldun verður mætt án þess að álag á stofnvegakerfið aukist í sama hlutfalli.

- Tryggja öruggar, skilvirkar, þægilegar og vistvænar samgöngur fyrir alla.
- Próun og uppbygging samgöngukerfa stuðli að bættu umhverfi, góðri heilsu, lífvænlegum hverfum og aðlaðandi borgarbrag.
- Skipulag byggðar leiði til styttri vegalengda, dragi úr ferðaþörf og þörf fyrir umfangsmikil samgöngumannvirki.
- Beitt verði fjölbreyttum lausnum við stýringu samgöngukerfa og umferðarálags til að greiða úr umferðartöfum og nýta til fullnustu afkastagetu núverandi mannvirkja.
- Götur verði endurhannaðar sem borgarrými með fjölpætt hlutverk.
- Allir strætisvagnar og bílar á vegum borgarinnar og meirihluti einkabíla verði knúnir vistvænum orkugjöfum árið 2030.
- Notkun einkabílsins dragist saman, þannig að hlutdeild bílferða af öllum ferðum lækki úr 75% árið 2011 í 58% árið 2030.*



75% → **58 %** 4% → **12%** 21% → **30%**

Próun þéttbýlis verður innan vaxtarmarka.

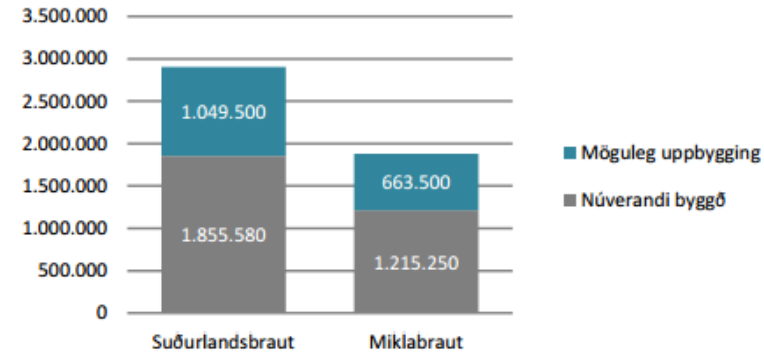


AR2030 – ÞRÓUNARÁS



Mynd 26. Hugmyndin er að próunarsíni verði smám saman heildstæð breiðgata sem liggur eftir endilöngu Nesinu, nokkurs konar línuleg miðborg. Þétt blöndu byggð hverfist um ásin í þægilegrí göngufarlagð frá biðstöðvum almenningsgangana. Sambærilegur próunars á síðan að liggja til suðurs frá miðborginni um framtiðarbyggð í Vatnsmýrinni og yfir á Kársnes í Kópavogi (bindandi stefna).

Próunarársar - samgönguásar
Möguleg uppbygging (m²) innan 200 m frá ás



Örfirisey-Keldur

Markmið

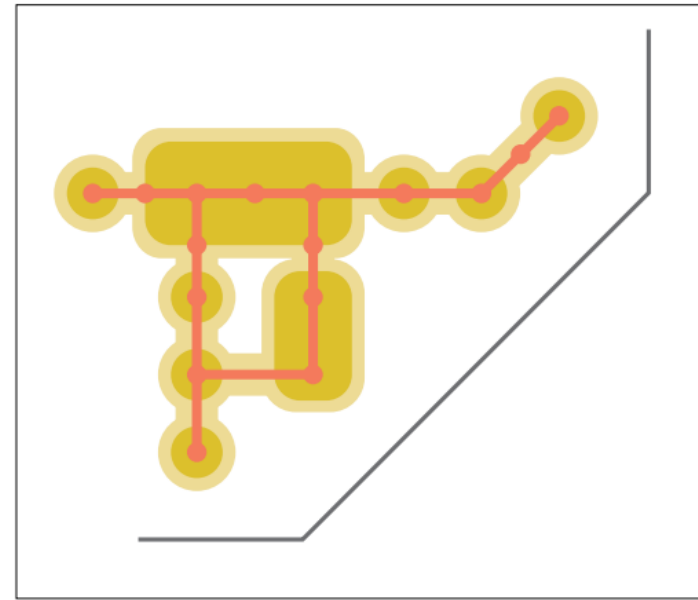
- Skapa heildstæða samgöngutengingu milli miðborgar og lykilþróunarsvæða í austri og vestri, með áherslu á vistvænar samgöngur.
- Endurhanna, eins og kostur er, núverandi götur á ásnum sem vistvænar borgargötur (Mýrargata, Tryggvagata, Hverfisgata, Laugavegur, Suðurlandsbraut, Stórhöfði).
- Skilgreina markvisst uppbyggingarmöguleika meðfram ásnum (svæði innan 200 m frá strætisvagnaleið). Skipuleggja mestan þéttleika byggðar í næsta nágrenni við lykilbiðstöðvar strætisvagna. Kröfur um bílastæði á einstökum þéttingarreitum miðist við þjónustustig almenningsgangna.
- Tryggja forgang strætisvagna með sérakreinum (leið léttlesta í framtíðinni) og samfelldar hjóla- og gönguleiðir.

H2040 - SAMGÖNGUSTEFNA

LEIÐARLJÓS 2



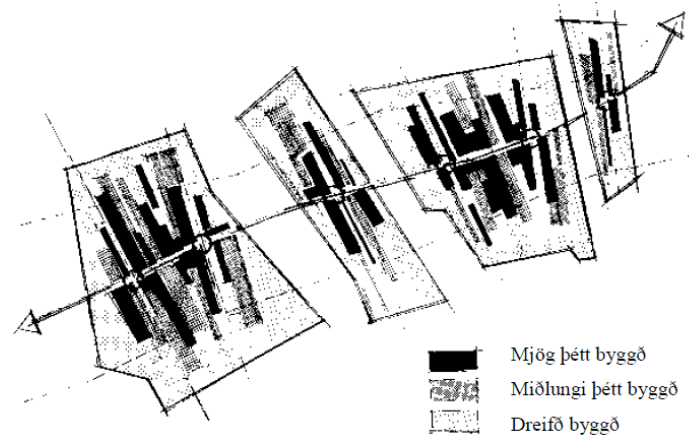
Skilvirkar samgöngur og nú tímalegt samgöngukerfi



SKÝRINGARMYND 4: SAMGÖNGU- OG ÞRÓUNARÁSAR

Samgöngu- og þróunarás er hryggjarstykkið í H2040.

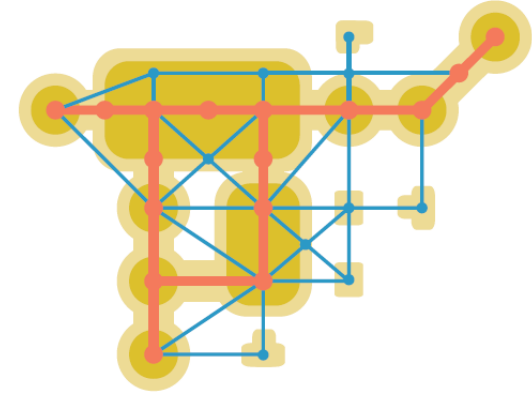
Í kjörnum og á samgöngumiðuðum þróunarsvæðum er í skipulagi lögð áhersla á að fólk geti farið erinda sinna **innan hverfis gangandi eða hjólandi** og að stór hluti þeirra ferða sem farnar eru **að/frá hverfinu verði með almenningssamgöngum.**



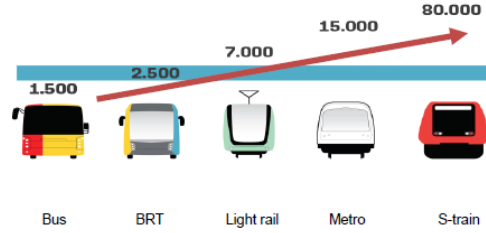
H2040 - BORGARLÍAN

Almenningssamgöngur innan þéttbýlis höfuðborgarsvæðisins eiga að mynda heildstætt tveggja laga kerfi.

- Annars vegar nýtt hágæðakerfi almenningssamgangna, **Borgarlína**, sem tengir kjarna sveitarfélaganna.
- Hins vegar strætisvagnakerfi, sem verður aðlagð hágæðakerfinu, og myndar net um þéttbýlið.



App. maximum capacity of different modes of transport - Per hour in each direction



Akstur í sérrými



Hraði og áreiðanleiki

Hraðvagnar (BRT)
Léttlestar (LRT)

Hágæða stoppi-stöðvar



Mikil afkastageta og tíðar ferðir

Sérkenni (identity)



BORGARLÍNAN OG LANDNOTKUN

Áætlanir um uppbyggingu húsnæðis og Borgarlínu verða **samtvinnaðar** til að hægt sé að uppfylla ferðaparfir sem flestra íbúa og ferðamanna með kerfinu.

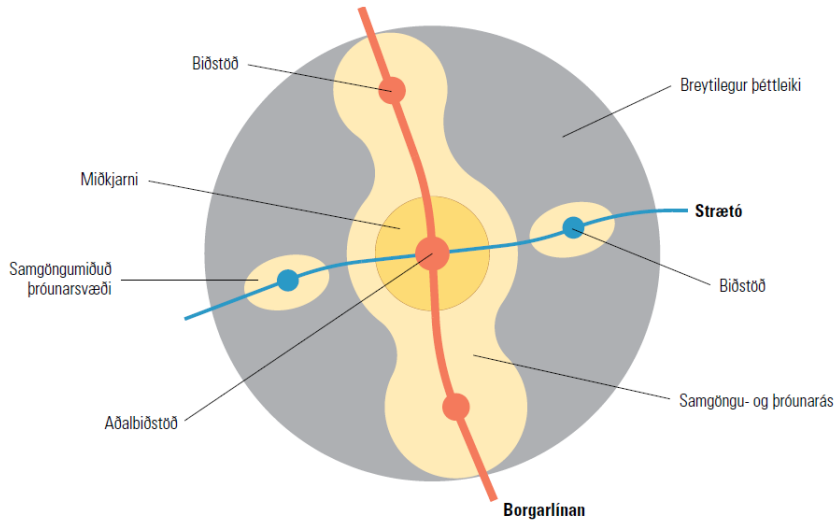


Figure 19: No TOD



NO TOD

An LRT system and stations are built, but little is done to increase development intensity around the stations.

Ridership (annual)
1 MILLION TRIPS

Farebox Revenue (annual)
\$2 MILLION

Economic Stimulus (annual)
\$3 MILLION

Figure 20: TOD



TOD

Regulatory action is taken to promote development intensity in the area extending 400 metres out from the station.

Ridership (annual)
19 MILLION TRIPS

Farebox Revenue (annual)
\$34 MILLION

Economic Stimulus (annual)
\$127 MILLION

Existing Oakridge Centre mall adjacent to the Canada Line in the Oakridge Municipal Town Centre is an important opportunity site.

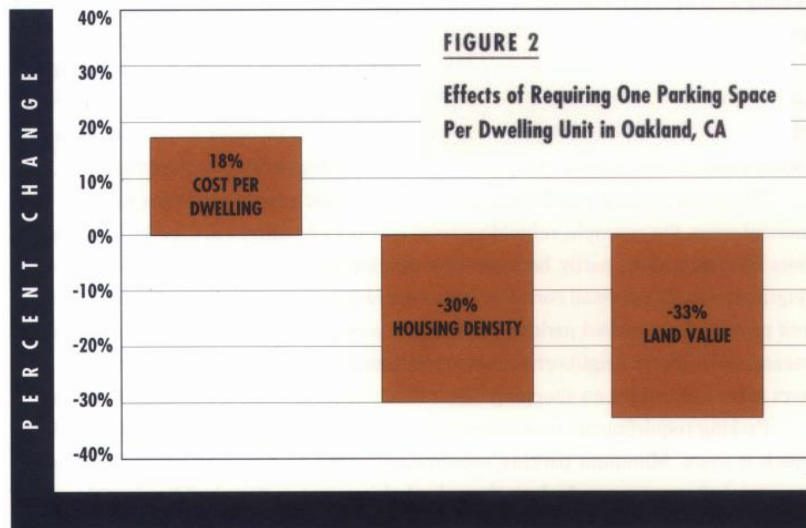


Redevelopment potential of Oakridge Centre would support a higher-density, transit-oriented, and walkable Town Centre.

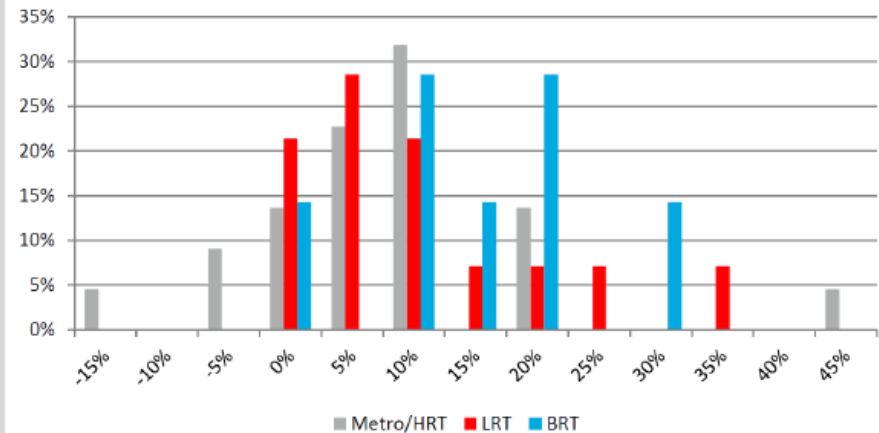


- Fasteignafjárfestingar í grennd við góðar almenningssamgöngur voru útnefndar „*the safest bet*“ fyrir fasteignafélög í BNA 5 ár í röð.*

* Skv. PriceWaterhouseCoopers & Urban Land Institute árið 2013, byggt á viðtölum við 900 áhrifamestu aðila fasteignageirans í BNA.



Figur 3-3 Oversigt over ændring i ejendomspriser for udvalgte systemer (Kilde: se referencer, side 49)

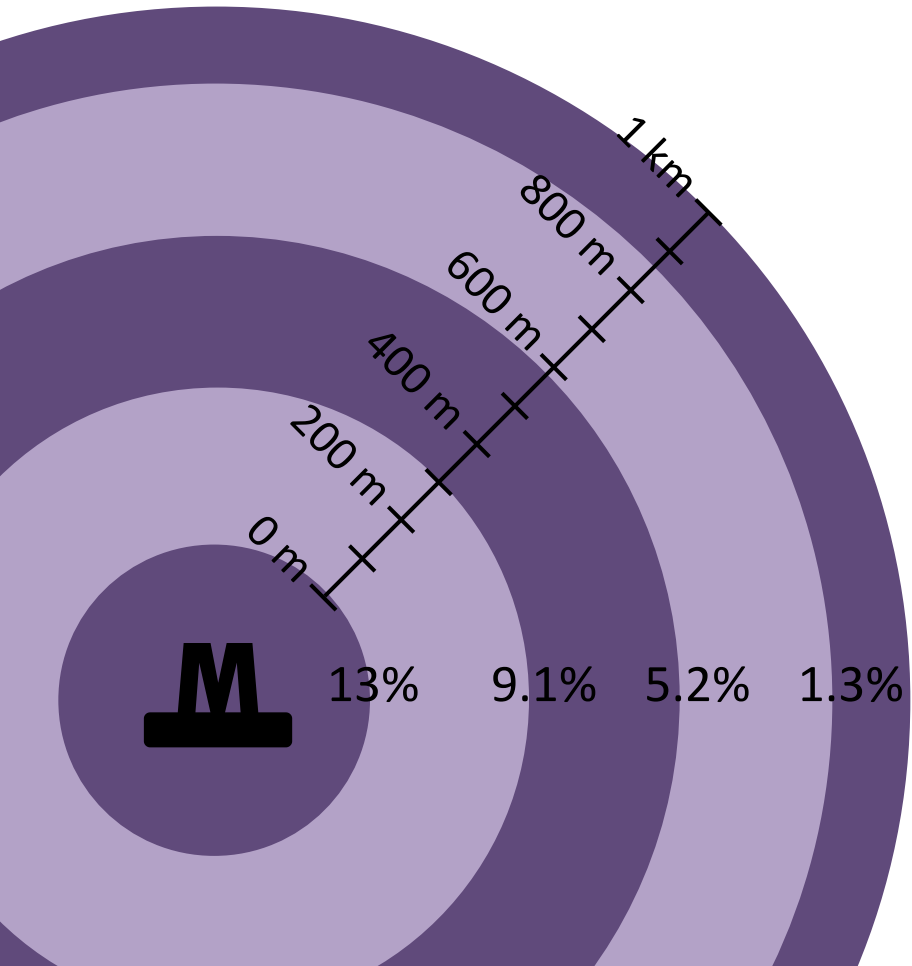


Conclusion: All modes can support growth and urban development

ÁHRIF

House prices increase by 1.3% for every 100 meter when approaching a station (within a 1 kilometer radius).

Source: University of Copenhagen 2014.

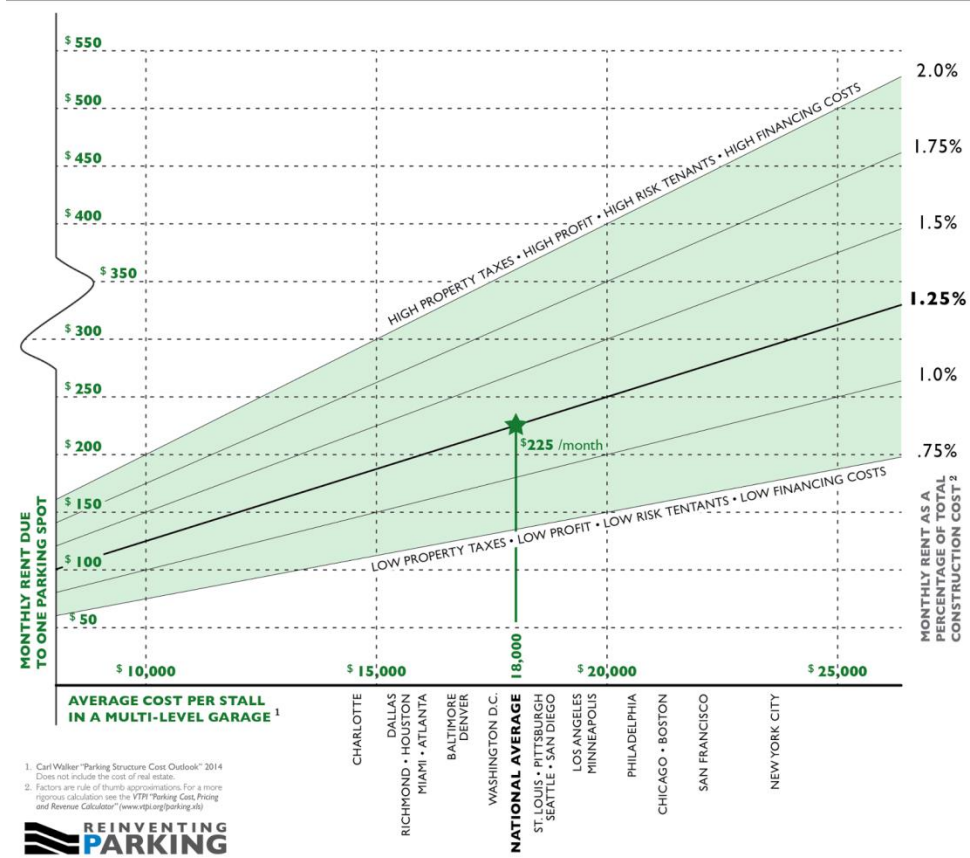


A PROXIMITÉ DE LA RÉSIDENCE :

- A proximité Tram Arrêt A.Briand Ligne de Tram : D
- A proximité réseau de pistes cyclables
- Cité Universitaire à 10 min Campus Universitaire de l'esplanade à 10 min
- Supermarchés et centre commercial (90 commerces) à 5 min
- Parc de la Citadelle, Jardin des 2 Rives, Jardin de l'Orangerie
- Ecole maternelle à 6 min à pied Ecole élémentaire à 9 min à pied Collège et lycée à 14 min à pied

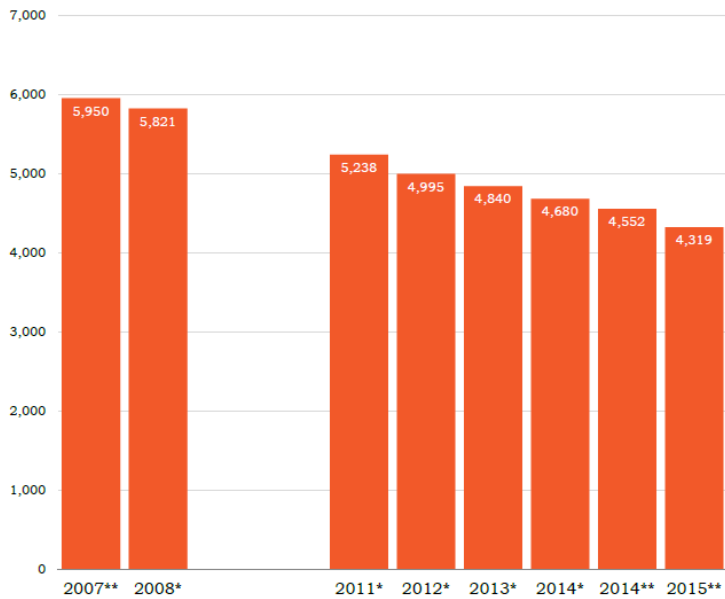
HOW MUCH PARKING INCREASES RENT

Supplement to Part I: Building Costs



1. Carl Walker "Parking Structures Cost Outlook" 2014 Does not include the cost of real estate.
 2. Factors are rule of thumb approximations. For a more rigorous calculation see the VPI Parking Cost, Pricing and Revenue Calculator (www.vpi.org/parking.xls)



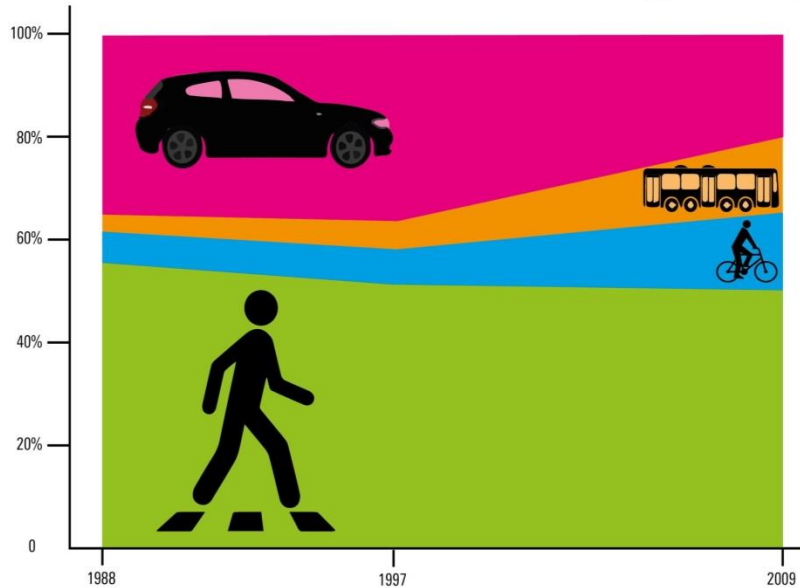


The average annual distance driven per person **fell 27%** from 2007 to 2015

Source: *ICBC Vehicle Data and AirCare Data Odometer Readings. **City of Vancouver Panel Surveys



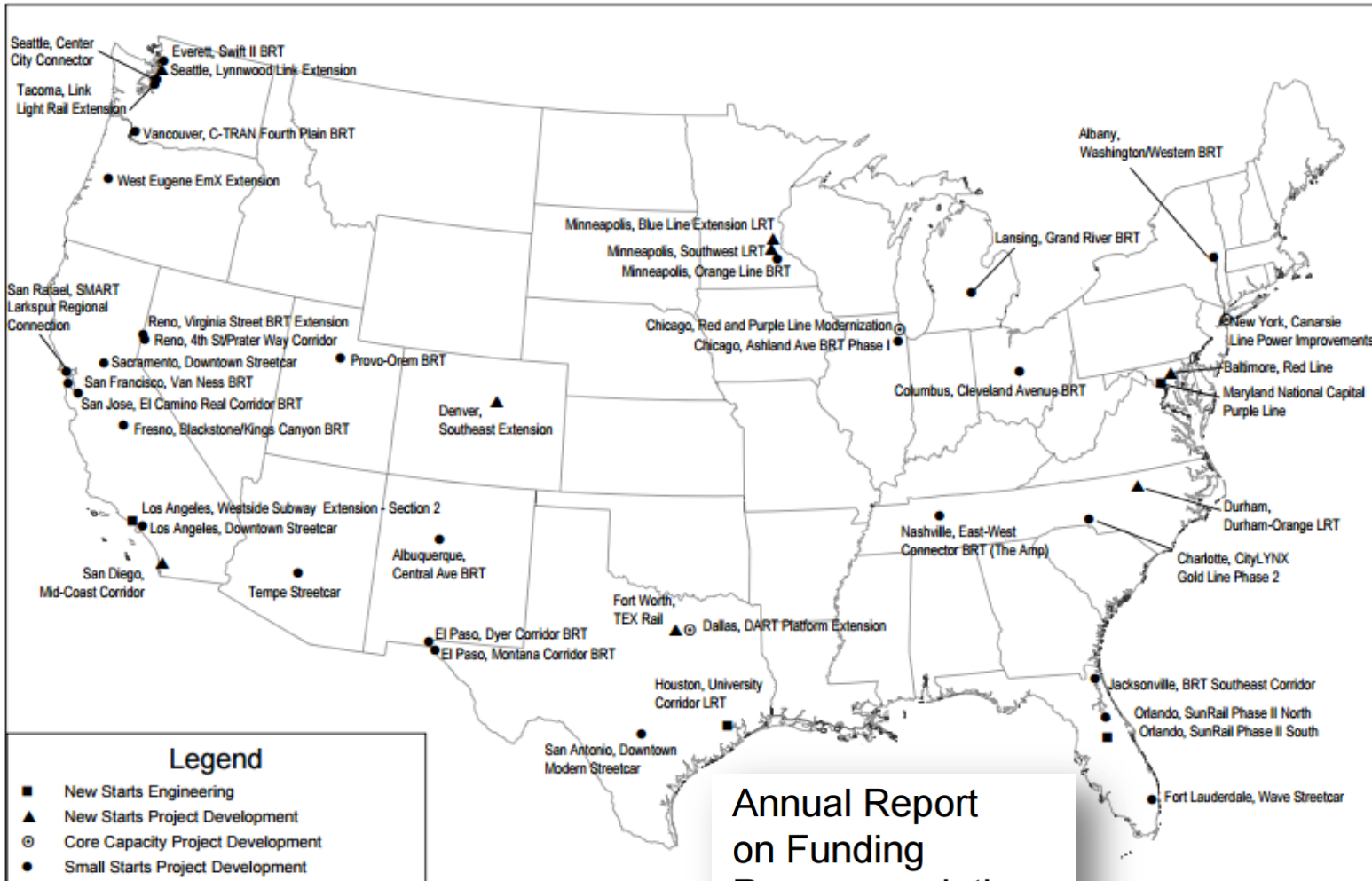
Evolution des pratiques de mobilité des habitants du centre de Strasbourg (parts modales)



Source: Observatoire des déplacements, Enquête ménages déplacements, ADEUS février 2010

Capital Investment Grant Program

Projects in Project Development and Engineering - FY 2016



VÖXTUR → FJÁRFESTING Í SAMGÖNGUM



Metro



Light rail

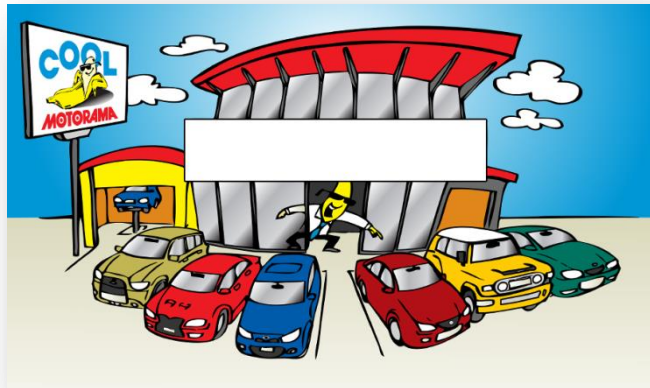


BRT

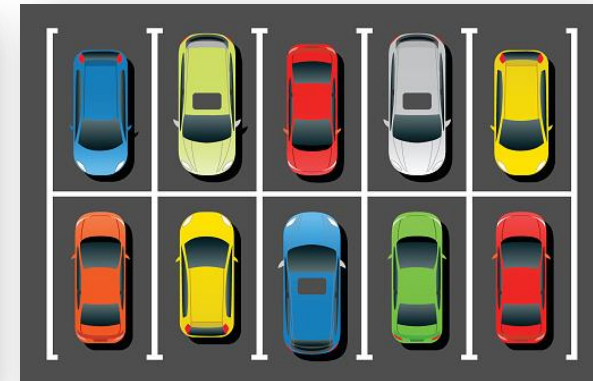
	Metro	Light rail	BRT
App. Construction costs (mio. €/km.)	130	30	10-15



100+100



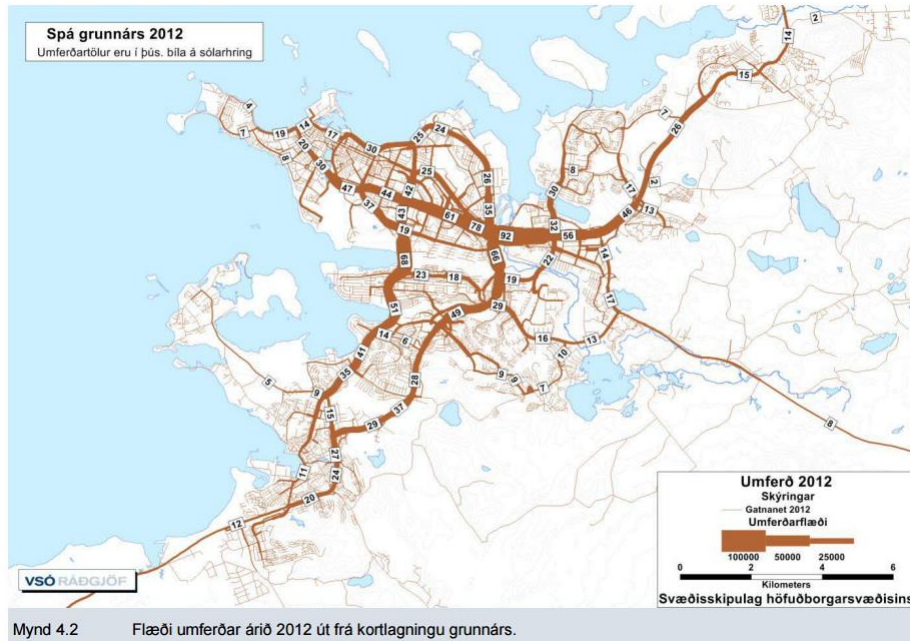
200



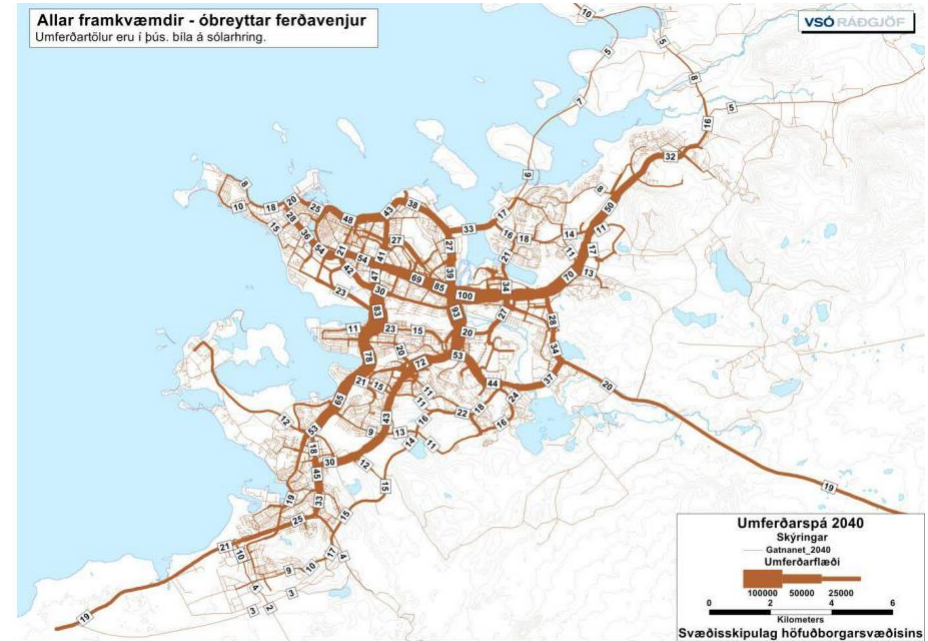
100

Áætlaður stofnkostnaður m.v. 70 þús. íbúa fjölgun á höfuðborgarsvæðinu (milljarðar kr.)

FJÁRFESTING Í SAMGÖNGUM → AUKIN LÍFSGÆÐI?



Mynd 4.2 Flæði umferðar árið 2012 út frá kortlagningu grunnárs.



Mynd 4.6 Spátífelldi 3. Umferðarflæði á höfuðborgarsvæðinu árið 2040 miðað við umtalsverða uppbyggingu samgöngumannvirkja og óbreyttar ferðavenjur.

Þróun umferðar til 2040 (m.v. óbreyttar ferðavenjur & áherslu á bílaumferð í innviðafjárfestingum)

- Íbúafjöldgun +35%
- Aksturstímar +64%
- Ekin vegalengd +54%
- Umferðartafir +78%



AÐ LOKUM

- Borgarlínan er:
 - Lykilverkefni næstu ára í samgöngum á höfuðborgarsvæðinu.
 - Hryggjarstykkið í skipulags- og uppbyggingaráætlunum sveitarfélaganna, ein grunnforsenda þess að uppbygging á mörgum lykilreitum verði vel heppnuð.
 - Umfangsmikil fjárfesting en um leið drifkraftur og hvati til hagkvæmrar og vistvænnar uppbyggingar.
 - Samstarfsverkefni sveitarfélaga, ríkis og uppbyggingaraðila.

Framundan í vetur:

- Frekara skipulag, farþegaspár, fjármögnunarleiðir, rekstrarform og utanumhald.
- Val á tæknilausn (BRT eða LRT)
- Lokatillaga að leiðarvali innleidd í aðalskipulag sveitarfélaga.
- Stofnun félags um uppbyggingu Borgarlínu.



