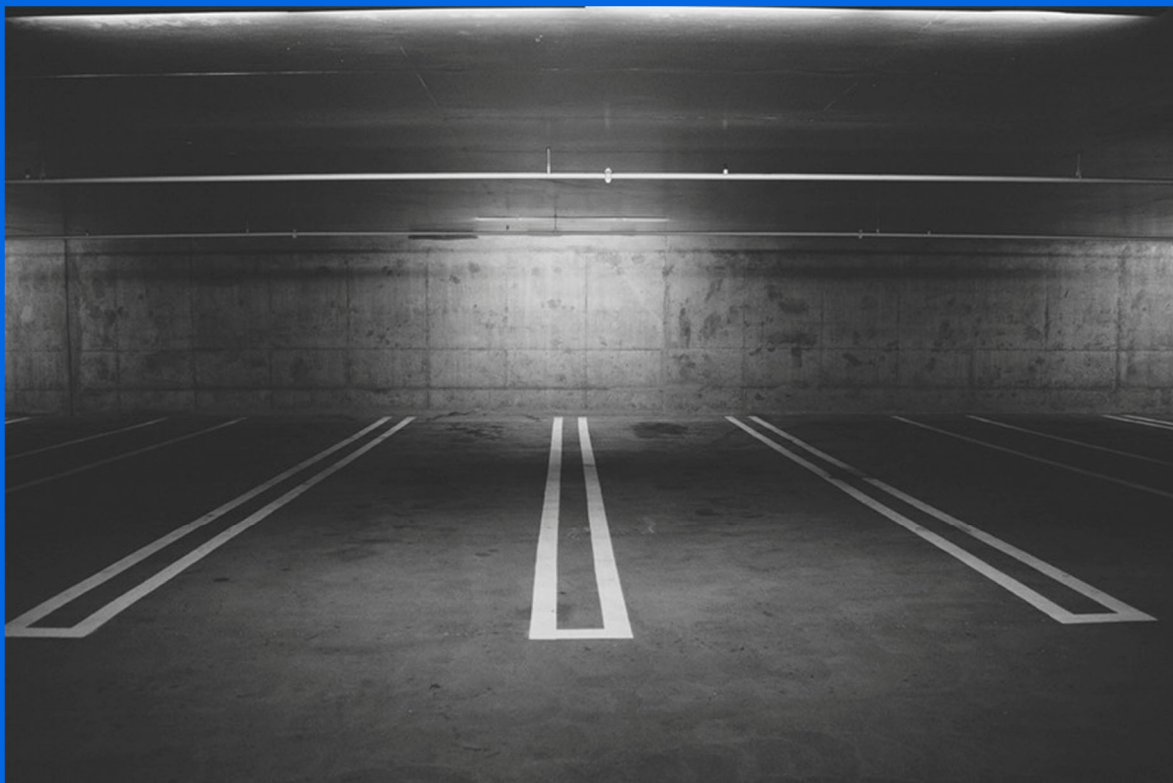




REGLUR UM FJÖLDA BÍLA- OG HJÓLASTÆÐA Í REYKJAVÍK

Bíla- og hjólastæðastefna





Yfirlit

1. Inngangur	1
2. Leiðbeiningar um ákvörðun á fjölda bíla- og hjólastæða	3
3. Svæðaskipting	5
4. Reglur um fjölda bíla- og hjólastæða.....	7
5. Samgöngumat	11
6. Aðrar kröfur og athugasemdir.....	15



1. Inngangur

Reglur þessar lýsa kröfum um fjölda bíla- og hjólastæða, innan lóða, í Reykjavík vegna nýbygginga og/eða endurnýjunar byggðar og eru hluti af bíla- og hjólastæðastefnu aðalskipulags Reykjavíkurborgar. Reglurnar skal leggja til grundvallar við gerð hverfis- og deiliskipulags og við umsókn byggingarleyfa.

Reglur þessar voru samþykktar í umhverfis- og skipulagsráði 6. mars 2024 og í borgarráði 14. mars 2024 og eru uppfærsla á fyrri reglum sem voru samþykktar í skipulags- og samgönguráði 19. desember 2018 og í borgarráði 10. janúar 2019. Breytingar á reglum þessum skal leggja fyrir umhverfis- og skipulagsráð til samþykktar og til staðfestingar í borgarráði.



Viðmið um fjölda bílastæða

Fjöldi bílastæða er áætlaður út frá viðmiðunargildi (sjá kafla 4). Viðmiðunargildi um fjölda bílastæða tekur mið af staðsetningu en borginni hefur verið skipt upp í tvö svæði. Bílastæðum getur fjölgað eða fækkað frá viðmiðunargildinu eftir aðstæðum og skal það rökstutt sérstaklega. Þar skiptir mestu aðgengi að almenningssamgöngum, tækifæri til samnýtingar bílastæða, aðgengi að deilibilum og sú samgöngustefna sem fyrirhuguð er á uppbyggingarreit. Tækifæri til að fækka bílastæðum eru helst á:

1. Stærri byggingareitum eða hverfum.
2. Byggingarreitum með blandaðri landnotkun.
3. Byggingarreitum í nágrenni við góðar almenningssamgöngur.

Þegar uppbygging fellur undir þessar skilgreiningar skal vinna samgöngumat þar sem meðal annars er áætlað hvernig endurskoða megi heildarfjölda bílastæða.



Nánar er fjallað um samgöngumat í kafla 5. Reykjavíkurborg getur einnig gert kröfu um að fyrirhuguð uppbygging fari í samgöngumat þegar ástæða þykir til, t.d. þegar talið er að uppbygging geti haft mikil áhrif á nærumhverfi og umferð.

Viðmið um fjölda hjólastæða

Viðmið um fjölda hjólastæða eru skilgreind sem lágmark. Reglurnar leiðbeina um hvernig ákvarða skuli fjölda hjólastæða en í þeim eru jafnframt leiðbeinandi kröfur um tegund hjólastæða og aðgengi.

Viðmiðum um fjölda hjólastæða er ekki skipt upp eftir svæðum heldur eru þau sömu innan Reykjavíkur. Þau eru gefin upp á bili fyrir sömu landnotkunarflokka og í viðmiðum um fjölda bílastæða. Fjöldi hjólastæða skal meta út frá mismunandi þáttum, s.s. tegund húsnæðis, staðsetningu, nálægð við almenningssamgöngur og gæðum hjólastígakerfis í næsta nágrenni.

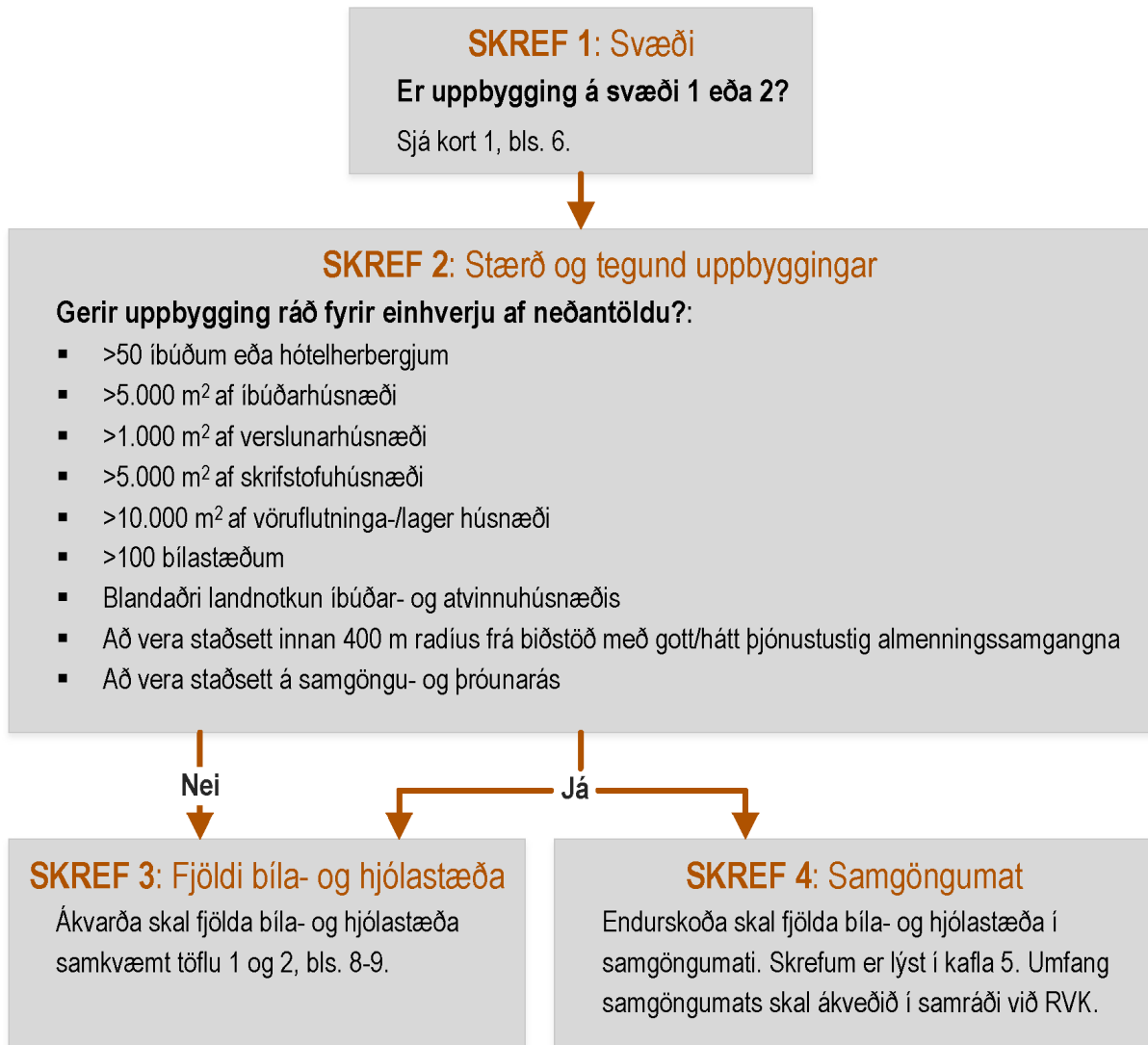
Hjólastæðum er skipt í tvo flokka; langtímastæði og skammtímastæði:

- *Langtímastæði* eru hjólastæði þar sem gert er ráð fyrir að hjólum sé lagt lengur en 4 klst. Við útfærslu langtímastæða skal leggja áherslu á öryggi og traust og skal vera hægt að læsa stelli hjóls tryggilega. Hjólastæðið skal vera í læstu eða vöktuðu rými, t.d. í sérstakri hjólageymslu. Slíkar hjólageymslur geta hvort heldur sem er verið innan húsnæðis eða utan þess.
- *Skammtímastæði* eru hjólastæði þar sem gert er ráð fyrir að hjólum sé lagt í skemmri tíma en 4 klst. Við útfærslu skammtímastæða er áhersla lögð á að þau séu aðgengileg og þægileg í notkun. Þau skulu staðsett sem næst inngangi húsnæðis.





2. Leiðbeiningar um ákvörðun á fjölda bíla- og hjólastæða



Fjöldi bíla- og hjólastæða er ákvarðaður með því að fara í gegnum skrefin hér að ofan. Ávallt skal fara í gegnum skref 1-3. Gera þarf samgöngumat (skref 4) ef uppbygging uppfyllir eitthvað af þeim atriðum sem talin eru upp í skrefi 2.

Þó ekki þurfi að gera samgöngumat miðað við atriðin að ofan, getur Reykjavíkurborg kallað eftir því að samgöngumat sé framkvæmt, t.d. ef:

- Uppbygging er nálægt svæði þar sem umferð er þung og tafir á álagstímum.
- Fyrirséð er að fyrirhuguð landnotkun skapi umferð vöruflutninga á kvöldin / snemma morguns í eða við íbúahverfi.
- Hætta er á neikvæðum áhrifum á umferðaröryggi.



Ef uppbygging fellur undir þessi eða sambærileg tilfelli, skal ávallt leita til Reykjavíkurborgar í upphafi skipulagsvinnu og fá úr því skorið hvort þörf sé á samgöngumati.

Skilagögn

Öllum umsóknum um skipulagstillögur eða byggingaleyfi skulu fylgja skýrar upplýsingar um:

1. Hvernig fjöldi bílastæða var ákvarðaður út frá töflum 1 og 2 og öðrum gögnum.
2. Tegund bílastæða á skipulagi, t.d. fjölda almennra stæða, gestastæða, einkastæða, deilibílastæða og rafhleðslustæða. Mikilvægt er að sýna þessar upplýsingar á teikningu, bæði staðsetningu bílastæða ásamt aðgengi/tengingu við aðliggjandi gatnakerfi.
3. Bílastæðastýringu innan lóðar, ef einhver er fyrirhuguð.
4. Frekari þörf á úrvinnslu við skipulag bílastæða t.d. út frá öryggissjónarmiðum, samnýtingu og stýringu bílastæða.
5. Ef krafa er gerð um samgöngumat, skal greinargerð fylgja umsókn/skipulagi. Sérstaklega skal gera grein fyrir mati á fjölda bílastæða.





3. Svæðaskipting

Eftirspurn eftir bílastæðum ræðst af mörgum þáttum hins byggða umhverfis en fjölbreytileiki og þéttleiki byggðar (þéttleiki íbúða, atvinnu og þjónustu) ásamt góðu aðgengi að almenningssamgöngum, hefur mikið um það að segja hversu auðvelt er að búa og starfa án þess að ferðast á einkabíl. Þannig er víða auðvelt að nýta aðra ferðamáta á meðan það er erfiðara á öðrum svæðum. Þar af leiðandi hefur borginni verið skipt upp í tvö svæði með mismunandi kröfur til bílastæða.

Svæðaskipting er sýnd á korti 1 á næstu síðu. Uppbygging skal taka mið af viðmiðum um fjölda bílastæða innan þess svæðis sem uppbygging er staðsett. Ef uppbygging lendir bæði innan svæðis 1 og 2, skal fara eftir viðmiðum svæðis 1.

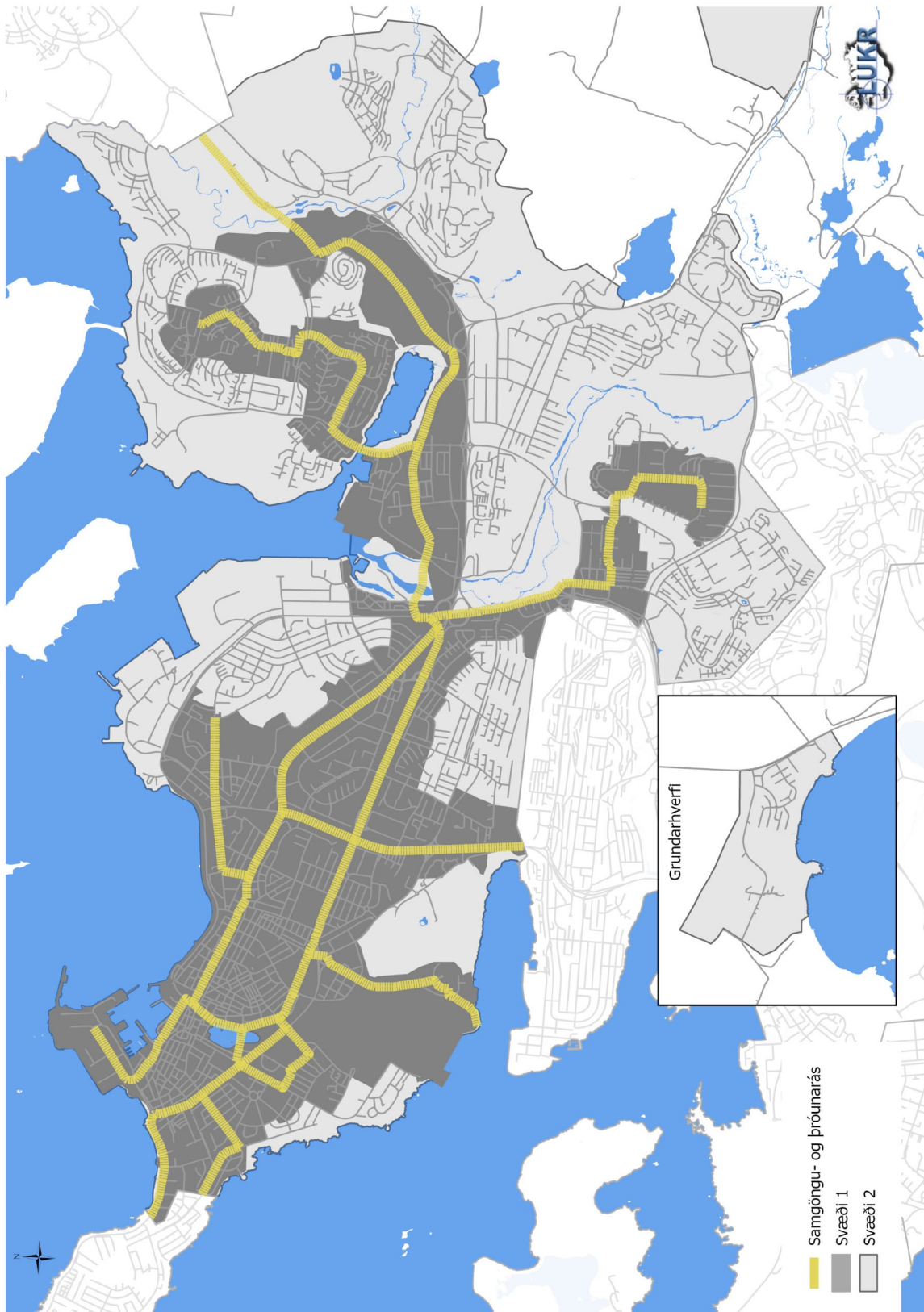
Svæði 1: Miðkjarni Reykjavíkur, miðsvæði/blönduð byggð, þéttingar- og háskólasvæði, og svæði á samgöngu- og þróunarásum borgarinnar.

Lýsing: Á þessu svæði er stefnt sérstaklega að breyttum ferðavenjum (og þar með dregið úr eftirspurn eftir bílastæðum), en innan þessa svæðis er eða verður blönduð landnotkun (aðgengi að daglegri þjónustu), ásamt aðgengi að góðum almenningssamgöngum innan göngufjarlægðar. Þessir þættir, ásamt öflugu göngu- og hjólastígakerfi borgarinnar stuðla að því að besti kosturinn er að ferðast með vistvænum ferðamáta.

Svæði 2: Öll önnur svæði innan þéttbýlismarka sem ekki eru innan svæðis 1.

Lýsing: Á þessu svæði er misjafnt hvort dagleg þjónusta og aðgengi að góðum almenningssamgöngum er innan göngufæris. Því er búist við að eftirspurn eftir bílastæðum (þ.e. þörf fyrir aðgengi að bíl) sé yfirleitt meiri en innan svæðis 1. Þar sem tækifæri eru til staðar til þess að nýta aðra ferðamáta, skal taka mið af því.





Kort 1 Afmörkun svæða 1 og 2.



4. Reglur um fjölda bíla- og hjólastæða

Reglur um fjölda bíla- og hjólastæða eiga við um uppbyggingu og endurnýjun innan lóða. Reglunum er skipt upp eftir því hvort uppbygging er innan svæðis 1 eða 2 (sbr. kort 1). Reglurnar gilda ekki utan svæða 1 og 2 og ber að greina bíla- og hjólastæðapörf þar sérstaklega, með hliðsjón af reglum á svæði 2.

Kröfur um fjölda hjólastæða eru þær sömu fyrir svæði 1 og 2. Kröfurnar flokkast eftir landnotkun og má finna kröfur fyrir:

- Íbúðarhúsnæði í töflu 1, bls 8, og
- Atvinnustarfsemi og aðra landnotkun í töflu 2, bls 9.

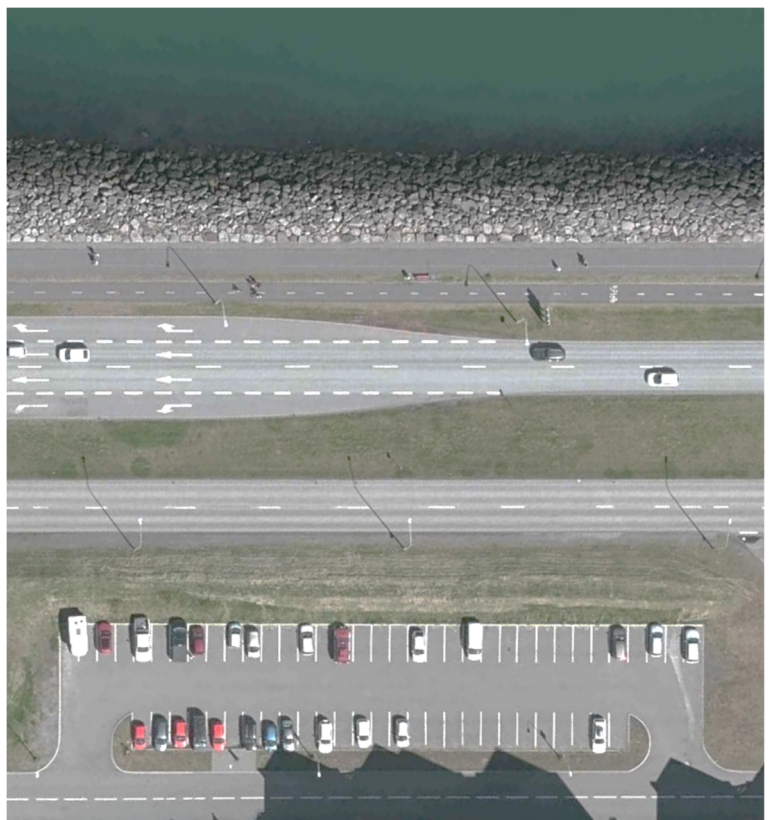
Kröfur um fjölda bílastæða eru settar fram sem **viðmiðunar- og hámarksgildi**. Í upphafi skal ávallt miða fjölda bílastæða við viðmiðunargildi. Í samgöngumati er mögulegt að rökstyðja fjölda bílastæða niður eða upp frá viðmiðinu, en aldrei skal fara yfir skilgreint hámark.

Ef heildarfjöldi bíla- og hjólastæða er ekki heil tala skv. útreikningi, skal námunda töluna upp í næsta heila bíla- eða hjólastæði. Bílastæði fyrir hreyfihamlaða skulu vera í samræmi við byggingarreglugerð. Gera skal ráð fyrir að fjöldi stæða fyrir hreyfihamlaða sé inni í þeim fjölda sem áætlaður er í töflunum.

Almennt er miðað við að bílastæði séu innan lóðar eða í bílastæðahúsi/lóð sem er innan 400 m göngufjarlægðar frá uppbyggingu.

Bílastæði á borgarlandi eru á forræði borgarinnar og alla jafna samnýtanleg og opin fyrir almenna notkun.

Við mat á bílastæðapörf lóða er möguleiki að líta til samnýtingar bílastæða á borgarlandi þegar ákveðin málefnaleg sjónarmið eru fyrir því. Á það fyrst og fremst við um bílastæði fyrir gesti og viðskiptavinum.





Tafla 1 Kröfur um fjölda bíla- og hjólastæða fyrir íbúðarhúsnæði. Fjöldi bílastæða fer eftir stærð íbúða.

KRÖFUR UM FJÖLDA BÍLA- OG HJÓLASTÆÐA Í REYKJAVÍK						
		BÍLASTÆÐI				HJÓLASTÆÐI
		SVÆÐI I		SVÆÐI II		SVÆÐI I og II
		Viðmið	Hámark	Viðmið	Hámark	Lágmark*
ÍBÚÐARHÚSNÆÐI		(stæði/íbúð)				
Fjölbýli/sérbýli ¹	1 herbergi	0,25	0,75	0,5	1	2
	2 herbergi	0,5	0,75	0,75	1	
	3 herbergi	0,75	1	1	1,5	
	4+ herbergi	0,75	1	1	1,5	
	Gestir	0,1 pr. íbúð		0,1 pr. íbúð		-
Námsmannaíbúðir ²	1-2 herbergi	0	0,2	0,2	0,5	1-2
	3 herbergi	0	0,2	0,2	1	2
	4+ herbergi	0	0,4	0,4	1	
Hjúkrunar- og dvalarheimili ³	Miða við 0,1 gestastæði pr. rúm. Fjöldi starfsmannastæða skal meta hverju sinni.					

Útskýringar við töflu 1:

1: Fyrir sérbýli má gera ráð fyrir að bílastæði á borgarlandi nýtist sem gestastæði. Þar sem það á ekki við má útvega stæði á sameiginlegum bílastæðum sem samnýttast með öðrum sérbýlum. Ekki eru gerðar kröfur til hjólastæða fyrir sérbýli þar sem gert er ráð fyrir að þau rúmist innan lóðar, t.d. í bílskúr eða geymslu.

Fyrir þjónustuíbúðir skal áætla fjölda bílastæða í samgöngumati. Almennt skal gera ráð fyrir minni einkabílaeign en viðmiðunargildi um fjölbýli/sérbýli gerir ráð fyrir. Áætla þarf fjölda bílastæða vegna starfsmanna sérstaklega sem fer eftir starfsemi hverju sinni.

2: Gert er ráð fyrir að námsmannaíbúðir séu nálægt háskólalóðum eða vel tengdar góðum almenningssamgöngum.

Þar sem tveir eða fleiri einstaklingar hafa eigið herbergi en deila eldhúsi, salerni eða öðru rými, skal líta á hvert einstaklingsherbergi sem 1-2 herbergja íbúð.

3: Aðeins er gert ráð fyrir bílastæðum fyrir gesti og starfsmenn. Ákvörðun um fjölda hjólastæða tekur mið af fjölda starfsmanna.

*Viðmiðunarbíl fyrir lágmarksfjölda hjólastæða. Fjöldi hjólastæða er metinn út frá mismunandi þáttum, s.s. staðsetningu (miðsvæði eða úthverfi), nálægð við almenningssamgöngur, gæði hjólastígakerfis o.s.frv. Gera skal ráð fyrir að um 90% hjólastæða sé í læstu rými (langtímastæði) og að um 10% stæða sé staðsett nærri inngangi fyrir gesti (skammtímastæði).



Tafla 2 Kröfur um fjölda bíla- og hjólastæða fyrir atvinnustarfsemi, skóla og aðra landnotkun.

KRÖFUR UM FJÖLDA BÍLA- OG HJÓLASTÆÐA Í REYKJAVÍK						
		BÍLASTÆÐI				HJÓLASTÆÐI
		SVÆÐI I		SVÆÐI II		SVÆÐI I OG II
		Viðmið	Hámark	Viðmið	Hámark	Lágmark*
ATVINNUSTARFSEMI						
Skrifstofubyggingar og iðnaður	Skrifstofa	1 á 200m ²	1 á 75m ²	1 á 75m ²	1 á 40m ²	0,5 - 3 á 100m ² A
	Iðnaður	1 á 300m ²	1 á 100m ²	1 á 100m ²	1 á 75m ²	0,2 – 0,6 á 100m ² A
	Vörugymsla	1 á 1500m ²	1 á 360m ²	1 á 360m ²	1 á 240m ²	
Verslun ¹	Matvöruverslun	1 á 100m ²	1 á 65m ²	1 á 65m ²	1 á 40m ²	2 - 3 á 100m ² B
	Smærri verslun [$<500\text{ m}^2$]	1 á 200m ²	1 á 100m ²	1 á 100m ²	1 á 40m ²	
	Almenn verslun [$>500\text{ m}^2$]	1 á 100m ²	1 á 65m ²	1 á 65m ²	1 á 40m ²	
	Veitingastaður	1 á 100m ²	1 á 65m ²	1 á 65m ²	1 á 40m ²	
Hótel ²	Gististarfsemi	0,1 á herbergi	0,3 á herbergi	0,3 á herbergi	1 á herbergi	1 - 2 á 100m ² A
SKÓLAR³						
Leikskólar	Stæði fyrir starfsmenn + sleppistæði: Metið í samgöngumati					0,4 á starfsmann + 20 stæði/100 nemendur
Grunnskólar og framhaldskólar						30 – 60 á 100 nemendur B
Háskólar	Stæði fyrir starfsmenn og nemendur: Metið í samgöngumati					30 – 60 á 100 nemendur B
SÉRHÆFT HÚSNÆÐI⁴						
Sjúkrastofnanir ⁵	Metið í samgöngumati					20 – 40 á 100 rúm A
Íþróttavellir/hallir/sundlaug ⁶						15 – 30 á 100 gesti (max) B
Leikhús/kvikmyndahús ⁶						10 – 20 á 100 gesti (max) B
Skiptistöðvar almenningsgangna	Á ekki við					5 – 10% notenda
Önnur landnotkun	Metið í hverju tilfelli fyrir sig skv. samgöngumati					



Útskýringar við töflu 2:

1: Miðað er við að um það bil 80-90% af bílastæðum sé fyrir viðskiptavinum. Kröfur um bílastæðafjölda við matvöruverslanir geta verið mjög háðar staðsetningu og er æskilegt að fjöldi stæða sé rökstuddur sérstaklega.

Fyrir smærri verslanir er lögð áhersla á að greina núverandi framboð bílastæða (t.d. á borgarlandi við götukanta) á álagstímum til að meta hvort samnýta megi bílastæði.

2: Fjöldi bílastæða vegna annarrar notkunar svo sem vegna ráðstefnu- eða veisluaðstöðu skal metinn í samgöngumati.

Í deiliskipulagi skal gera grein fyrir aðkomu/umferð hópbíreiða.

3: Til viðmiðunar má gera ráð fyrir 0,2-0,5 bílastæði á starf, þó þarf að gera ráð fyrir fleiri bílastæðum eða sleppistæðum (e. „pick-up / drop-off“) við leikskóla og lægri deildir grunnskóla, þar sem meiri líkur eru á að börnum sé skutlað og þau sótt af foreldrum. Við leikskóla skal hönnun hjólastæða einnig nýtast til að geyma hjólavagna og kerrur. Að öðru leyti skal einungis útvega bílastæði fyrir starfsmenn og hreyfihamlaða við skóla. Frekara mat á fjölda bíla- og hjólastæða fer fram í samgöngumati.

4: Lágmarkskröfur fyrir hjólastæði eru til viðmiðunar og skal meta sérstaklega í samgöngumati.

5: Til viðmiðunar má gera ráð fyrir 0,3-0,5 bílastæðum á starf ásamt 0,35 bílastæðum á gest/sjúkling. Frekara mat á fjölda bíla- og hjólastæða fer fram í samgöngumati.

6: Færa þarf rök fyrir bílastæðapörf þar sem eftirspurn eftir bílastæðum getur verið mjög breytileg. Taka þarf tillit til staðsetningar, fjölda sæta og tegundar þeirra viðburða sem þar eiga sér stað. Bílastæðapörf er metin út frá venjulegri starfsemi, ekki árstíðabundnum toppum eða stórvíðburðum.

* Viðmiðunarbíl fyrir lágmarksfjölda hjólastæða. Fjöldi hjólastæða er metinn út frá mismunandi þáttum, s.s. staðsetningu (miðsvæði eða úthverfi), nálægð við almenningssamgöngur, gæði hjólastígakerfis o.s.frv.

A: Gera skal ráð fyrir að 90% hjólastæða séu í læstu rými (hjólageymslur, hjólabúr, hjólaskápar) og að 10% stæða séu staðsett næst inngangi fyrir gesti.

B: Gera skal ráð fyrir að 20% hjólastæða séu í læstu rými (hjólageymslur, hjólabúr, hjólaskápar) og að 80% stæða séu staðsett næst inngangi fyrir gesti. Mælt er með því að helmingur hjólastæða við inngang sé yfirbyggður.





5. Samgöngumat

Samgöngumat samanstendur af fimm skrefum en ávallt skal fylgja skrefum 1 til 4. Reykjavíkurborg getur gert kröfu um umfangsmeira samgöngumat fyrir stærrri uppbyggingarreiti ef meta þarf nánar áhrif uppbyggingar á aðliggjandi byggð og gatnakerfi svo sem m.t.t. umferðaröryggis eða umferðarsköpunar og –flæðis.

Tilgangur samgöngumats er meðal annars að meta, með markvissum hætti, hvernig umsóknir um byggingarleyfi og deiliskipulagstillögur leitast við að ná markmiðum Reykjavíkurborgar um breyttar ferðavenjur á nýjum uppbyggingarsvæðum.



Í samgöngumati eru allir þættir sem snerta ferðir til og frá skipulagsreit skoðaðir í þeim tilgangi að stuðla að því að auðveldara sé að ferðast til og frá áfangastað með sem vistvænustum hætti. Því er mikilvægt að samgöngumat sé unnið samhlíða skipulagsvinnu en ekki eftir á.

Í kafla 2 er að finna leiðbeiningar um hvort uppbygging þurfi að fara í samgöngumat eða ekki.

Framkvæmd samgöngumats

Í upphafi skipulagsvinnu er fjöldi bílastæða ákvarðaður út frá viðmiðunartöflum 1 og 2. Í samgöngumati er lokafjöldi bílastæða ákvarðaður þar sem tekið er tillit til aðgengis að almenningsamgöngum, samnýtingar bílastæða, tækifæra fyrir deilibíla/-hjól og innleiðingar samgöngustefnu, svo dæmi séu tekin.

1. Blönduð landnotkun – samnýting stæða

Eftirspurn eftir bílastæðum nær há- og lágmarki á mismunandi tímum dags og er breytileg eftir landnotkun. Til dæmis eru bílastæði við skrifstofuhúsnæði yfirleitt fullnýtt að degi til en tóm á kvöldin og um helgar. Öfugt er farið með íbúðarhúsnæði, þar sem bílastæði eru yfirleitt aðeins fullnýtt seint á kvöldin og um helgar. Með blöndun slíkrar uppbyggingar er hægt að gera ráð fyrir ágætri samnýtingu bílastæða.

Við samnýtingu bílastæða er mikilvægt að bílastæði séu ekki frátekin fyrir ákveðin fyrirtæki, starfsmenn eða íbúðir. Þannig geta mismunandi notendur samnýtt bílastæði. Í dæmum hér á eftir er sýnt fram á hvernig draga má úr fjölda bílastæða um allt að 15-20% með samnýtingu, en ljóst er að hlutfallið getur verið hærra (eða lægra) enda fer það alfarið eftir samsetningu landnotkunar.

Áætla má fjölda bílastæða út frá samnýtingu með töflu 3. Taflan sýnir áætlaða nýtingu bílastæða yfir daginn fyrir ákveðna landnotkun og er gerður greinarmunur á því hvort um virkan dag eða laugardag sé að ræða. Taflan er leiðbeinandi. Færa má rök fyrir því að bílastæðanýting sé önnur en taflan segir til um.

Tafla 3 Áætlað hlutfall á nýtingu bílastæða til að ákvarða minni þörf fyrir bílastæði.

TEGUND HÚSNÆÐIS	VIRKIR DAGAR			LAUGARDAGAR	
	Tímabil	Morgun	Síðdegi	Kvöld	Síðdegi
Íbúðir*	50%	60%	100%	60%	100%
Íbúðir - Gestir	0%	50%	50%	100%	50%
Matvöruverslanir	30%	100%	40%	100%	10%
Verslanir**	30%	75%	5%	100%	5%
Skrifstofur	100%	100%	5%	5%	0%
Iðnaður/vöruhús	100%	100%	5%	5%	0%
Hótel	25%	40%	100%	75%	100%
Veitingahús	30%	60%	90%	70%	100%
Bíó / Menningarstarfsemi	15%	30%	90%	60%	100%
Ráðstefnusalir	100%	100%	5%	25%	5%
Skólar	100%	100%	0%	0%	0%
Spítali	100%	100%	10%	10%	10%
Íþróttavellir	30%	60%	90%	90%	90%

* Gera skal ráð fyrir hærri nýtingu bílastæða íbúa yfir daginn við íbúarhúsnæði á svæði 1.

** Ef gert er ráð fyrir að opnunartími verslana sé lengri en til kl. 18, skal gera ráð fyrir hærri nýtingu bílastæða á kvöldin, bæði virka daga og um helgar.

Fjöldi bílastæða er reiknaður fyrir hvert tímabil (morgun, síðdegi o.s.frv.). Bílastæðapörf, að teknu tilliti til samnýtingar, ákvarðast þá út frá því tímabili sem bílastæðapörfin er mest. Hér fyrir neðan má sjá tvö dæmi um niðurstöður mats á fjölda bílastæða eftir að tekið hefur verið tillit til samnýtingar stæða á reitum með blandaðri landnotkun.

Dæmi 1: Á byggingarreit er fyrirhugað að byggja húsnæði með blandaðri starfsemi, íbúðarhúsnæði og skrifstofuhúsnæði. Samkvæmt viðmunartöflum skal fjöldi bílastæða vera 62. Með samnýtingu stæða er hins vegar hægt að fækka stæðum í 53 sem samsvarar tæplega 15% sparnaði:

Dæmi 1	Tegund húsnæðis	Fjöldi bílastæða	Virkir dagar			Laugardagar	
			Morgun	Síðdegi	Kvöld	Síðdegi	Kvöld
	Íbúðir	20	10	12	20	12	20
	Íbúðir-Gestastæði	2	0	1	1	2	1
	Skrifstofuhúsnæði	40	40	40	2	4	0
	Samtals	62	50	53	23	18	21

Dæmi 2: Á byggingarreit er fyrirhugað að byggja húsnæði með blandaðri starfsemi, íbúðarhúsnæði, skrifstofuhúsnæði, verslun og veitingastaði. Samkvæmt viðmunartöflum skal fjöldi bílastæða vera 112. Samnýting stæða dregur úr þörf fyrir bílastæði, niður í 88 stæði sem samsvarar rúmlega 21% sparnaði

Dæmi 2	Tegund húsnæðis	Fjöldi bílastæða	Virkir dagar			Laugardagar	
			Morgun	Síðdegi	Kvöld	Síðdegi	Kvöld
	Íbúðir	20	10	12	20	12	20
	Íbúðir-Gestastæði	2	0	1	1	2	1
	Skrifstofuhúsnæði	40	40	40	2	2	0
	Verslun	30	9	22,5	1,5	30	0
	Veitingastaðir	20	6	12	18	14	20
	Samtals	112	65	87,5=88	42,5	60	41



2. Deilibílar

Þar sem fólk kys að deila bíl í stað þess að eiga bíl til einkanota, sýna rannsóknir að einn deilibíll getur komið í stað 5-20 einkabíla.

Á svæði 1, þar sem áætlaðar eru 50 íbúðir eða fleiri, er mögulegt að skipta út 3-5 bílastæðum fyrir eitt deilibílastæði. Ef uppbygging á svæði 2 er nálægt biðstöð almenningsamgangna með gott/hátt þjónustustig má einnig gera ráð fyrir einu deilibílastæði í stað 3-5 bílastæða.

Reykjavíkurborg gerir kröfu um að nýbyggingar með 100 eða fleiri íbúðum á svæði 1 útvegi a.m.k. 1 bílastæði fyrir deilibílaþjónustu.

Uppbyggingaraðili / lóðarhafi semur við deilibílaþjónustu um nýtingu á deilibílastæðum. Deilibílastæði skal vera staðsett nálægt inngangi og aðgengilegt öllum, óháð því hvort fólk býr/starfar á viðkomandi svæði eða ekki. Þar sem því verður ekki komið við, skal deilibílastæðið vera innan 400 m göngufjarlægðar frá inngangi, líkt og önnur bílastæði.

3. Innleiðing samgöngustefnu

Samgöngustefna er samansafn mismunandi aðgerða til að stuðla að því að ferðir íbúa, starfsmanna og gesta séu með vistvænum hætti. Tilgangur samgöngustefnu er bæði að hafa áhrif á ferðahegðun fólks, viðhorf þess til ferðamáta sem og að draga úr ferðapörf.

Með innleiðingu samgöngustefnu fyrir svæði eða starfsemi á viðkomandi svæði er mögulegt að draga úr fjölda bílastæða sem nemur 10%. Í sumum tilvikum má fækka bílastæðum um 15-20%, sé samgöngustefna mjög margþætt. Ef bílastæðum er fækkað vegna samgöngustefnu, skal innleiðing stefnunnar vera hluti af ákvæðum skipulags.

Dæmi um breytta bílastæðapörf með tilkomu deilibíla:

Byggja á fjölbýlishús á svæði 1 með 180 íbúðum, 30% 2-herbergja og 70% 3-herbergja. Samkvæmt bílastæðakröfum skal gera ráð fyrir 140 bílastæðum fyrir íbúa og gesti:

$$((180 \text{ íbúðir} * 0,3) * 0,5 \text{ stæði}) + ((180 \text{ íbúðir} * 0,7) * 0,75 \text{ stæði}) + (180 \text{ íbúðir} * 0,1 \text{ gestastæði}) = 140 \text{ stæði}$$

Með tveimur deilibílastæðum er mögulegt að fækka bílastæðum um $(2 * 5) = 10$ stæði. Þannig dregur úr bílastæðapörf húsnæðisins, úr 140 stæðum í **132 stæði**, þ.e. 130 bílastæði íbúa og gesta + 2 bílastæði deilibíla.

Dæmi um breytta bílastæðapörf með samgöngustefnu:

Byggja á fjölbýlishús og skrifstofuhúsnæði á svæði 1.

Uppbyggingaraðilar vilja stuðla að því að íbúar og starfsmenn noti almenningsamgöngur til og frá vinnustað. Fyrirhuguð uppbygging er staðsett við biðstöð almenningsamgangna með gott þjónustustig. Við þróun á samgöngustefnu fyrir íbúðar- og skrifstofuhúsnæði er tekin ákvörðun um að innleiða eftirfarandi:

- Veita aðgengi að deilibíl sem bæði starfsmenn og íbúar geta nýtt. Reiknað er með að starfsmenn nýti deilibílinn að degi til, en deilibíllinn henti vel íbúum eftir vinnu og um helgar. Uppbyggingaraðilar gera samning við deilibílaþjónustu um að vera til staðar þegar uppbyggingu er lokið.
- Gerð er krafa til fyrirtækja sem flytja inn á svæðið að þau bjóði upp á samgöngusamninga fyrir starfsmenn sína.
- Gerð er góð, læst hjólageymsla með aðgengi að pumpu og verkfærum, bæði fyrir íbúa og starfsmenn. Eins eru í hjólageymslu rafhjól sem hægt er að leigja, íbúum/starfsmönnum að kostnaðarlausu. Hjólin nýtast bæði íbúum og starfsfólki til að sinna erindum.
- Umhverfi er fallett og skjólríkt og göngutengingar að biðstöð almenningsamgangna eru góðar.
- Uppbyggingaraðilar ræða við Reykjavíkurborg um leiðir til þess að bæta aðgengi almenningsamganga við uppbyggingarreitinn.

Þegar tekið hefur verið tillit til samnýtingar stæða og aðgengis að deilibíl, er áætlað að byggja þurfi **100 stæði**. Með innleiðingu þessarar samgöngustefnu fækkar bílastæðum um 10% og því ráðlagt að byggja $100 - 100 \times 10\% = 90$ stæði.



4. Nálægð við almenningssamgöngur með gott/hátt þjónustustig

Aðgengi að góðum almenningssamgöngum er ein aðalforsenda þess að fólk geti komist leiðar sinnar og sinnt erindum sínum að hluta eða öllu leyti án einkabíls. Gæði almenningssamgangna eru metin út frá tíðni einstakra leiða og fjölda leiða. Þó að viðmið um fjölda bíla- og hjólastæða á svæði 1 geri ráð fyrir að aðgengi að almenningssamgöngum sé gott, eru tækifæri til að draga enn frekar úr bílastæðafjölda við ákveðnar aðstæður.

Fyrir íbúðarhússnæði á:

- Svæði 1 er mögulegt að fækka bílastæðum um 10% ef uppbygging er innan 400-600 m göngufæris við tvær biðstöðvar sem veita aðgengi að tveimur leiðum með gott/hátt þjónustustig almenningssamgangna.
- Svæði 2 sem er innan 400 m göngufæris frá biðstöð með hátt þjónustustig, skal nota viðmiðunartöflu fyrir svæði 1.

Dæmi um breytta bílastæðapörf vegna nálægðar við almenningssamgöngur með gott/hátt þjónustustig:

Dæmi: Byggja á fjölbýlishús á svæði 2 með 50 almennum íbúðum (3-herbergja) og 50 námsmannaíbúðum (ýmist 1 til 2-herbergja). Fjölbýlishúsið er staðsett við stofnveg, innan við 300 m frá biðstöð almenningssamgangna með hátt þjónustustig.

Samkvæmt viðmiðunartöflum skal gera ráð fyrir 65 stæðum fyrir íbúa og gesti:

$$(50 \text{ íbúðir} * 1 \text{ stæði}) + (50 \text{ íbúðir} * 0,1 \text{ gestastæði}) + (50 \text{ námsmannaíbúðir} * 0,2 \text{ stæði}) = 65 \text{ stæði}$$

Þar sem fjölbýlishúsið er staðsett við biðstöð með hátt þjónustustig, þá reiknast heildarföldi sem:

$$(50 \text{ íbúðir} * 0,75 \text{ stæði}) + (50 * 0,1 \text{ gestastæði}) + (0 \text{ námsmannaíbúðir}) = 42 \text{ stæði}$$

5. Stærri uppbygging

Fyrir stærri uppbyggingarreiti getur Reykjavíkurborg kveðið á um umfangsmeira samgöngumat þar sem meta þarf nánar áhrif uppbyggingar á ferðasköpun, ferðadreifingu og ferðavenjur til og frá uppbyggingarreit. Ákveða skal í samráði við Reykjavíkurborg umfang matsins, en yfirleitt skal það samanstanda af eftirfarandi þáttum:

- Lýsing á núverandi aðstæðum:
 - Staðsetning svæðis
 - Aðstæður fyrir gangandi og hjólandi
 - Kort sem sýnir 20 mín göngu- og hjólaradíus frá uppbyggingu
 - Núverandi staðsetning biðstöðva almenningssamgangna og þjónustustig
 - Gatnakerfi og tengingar
 - Umferð á aðliggjandi gatnakerfi
- Umfjöllun um skipulag
 - Tillaga að uppbyggingu (íbúðamagn, atvinnustarfsemi o.s.frv.)
 - Aðgengi gangandi, hjólandi, og að almenningssamgöngum
 - Aðgengi akandi
 - Aðgengi að bílastæðum
 - Umferðarsköpun: Áætlaðar ferðir til og frá byggingarreit, óháð ferðamáta
 - Mat á hlutfalli mismunandi ferðamáta
- Aðgerðir til að auka hlutfall ferða með vistvænum ferðamátum og draga úr bílastæðafjölda
 - Lýsing á skrefi 1-4 þ.e. samnýting bílastæða, deilibílar, samgöngustefna, aðgengi að almenningssamgöngum
 - Breyting á hönnun ef þörf þykir
 - Tilgreina notkun og stýringu bílastæða





6. Aðrar kröfur og athugasemdir

Aðskilnaður kostnaðar bílastæða og íbúða í fjölbýlishúsum

Reykjavíkurborg hvetur til þess að bílastæði fylgi ekki sjálfkrafa með íbúðum og atvinnuhúsnæði, heldur geti íbúar og fyrirtæki keypt eða leigt sér bílastæði. Stuðlað er að þessari þróun með samnýtingu bílastæða þar sem bílastæði þurfa að þjóna mismunandi notendum.

Ef kostnaður við bílastæði er ekki aðskilinn leigu/kaupverði, er hvatt til þess að öll bílastæði séu sameiginleg þ.e. bílastæði ekki sérstaklega merkt ákveðinni íbúð/fyrirtæki svo þau geti nýst öllum; íbúum, starfsmönnum og gestum.

Staðsetning og hönnun bíla- og hjólastæða

Bílastæði

- Í samræmi við markmið aðalskipulags er lögð áhersla á að bílastæði verði, inni í byggingum, neðanjarðar eða með þeim hætti að sem minnst röskun verði á götumyndinni.
- Samsíða bílastæði skulu vera fyrsti valkostur ef leysa þarf bílastæði á yfirborði. Þar sem bílastæði ganga hornrétt eða á ská upp að gangstétt/hjólastíg skal beita mótvægisáðgerðum til að verja stíga frá því að framhliðar bíla gangi fram yfir, t.d. með gróðri eða sérstökum hindrunum á bílastæði.
- Frekari leiðbeiningar um útfærslu bílastæða má finna í leiðbeiningarritinu *Hönnun bílastæða í Reykjavík*.

Hjólastæði

- Skammtímahjólastæði skulu vera staðsett nálægt áfangastað/inngangi til að tryggja gott aðgengi og til að notendur upplifi að hjólin sín séu örugg.
- Skammtímahjólastæði skulu ekki skerða megingönguleiðir gangandi vegfarenda eða þrengja göngustíga og skal útfæra með sérstöku rými innan lóða eða á bílastæðum.
- Langtímahjólastæði skulu vera í læstu rými hvort sem það er staðsett í geymslu innan húsnæðis eða utan þess. Ef hjólageymsla er ekki staðsett á sama stað og aðkoma að húsnæði skal veita aðgengi með hjólarampi eða hjólarennu.
- Frekari leiðbeiningar um útfærslu hjólastæða er að finna í leiðbeiningarritinu *Hönnun fyrir reiðhjól*, kafla 9.8.

