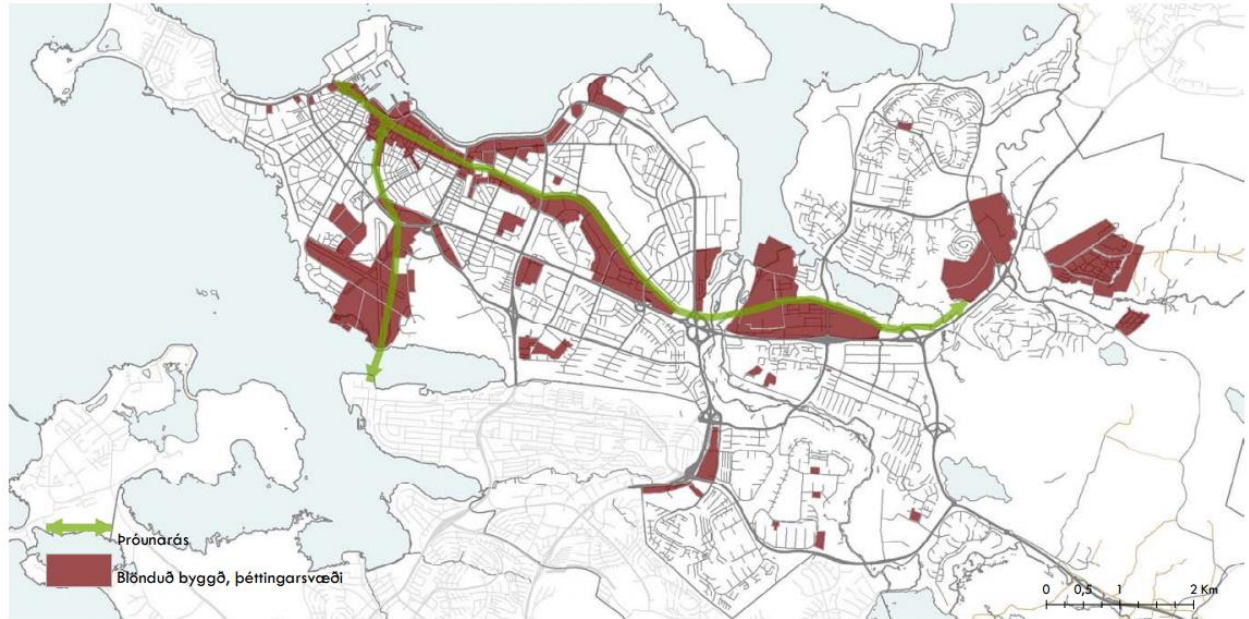
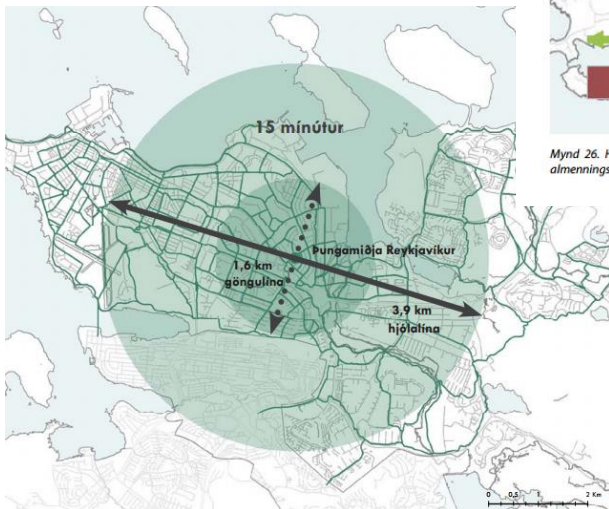
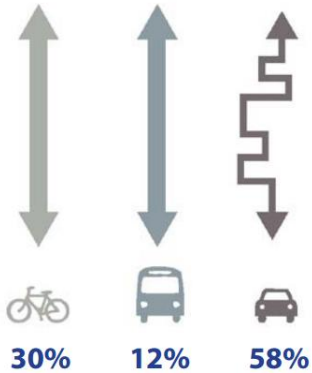




SAMGÖNGU- OG ÞRÓUNARÁS UM ÁRTÚNSHÖFÐA



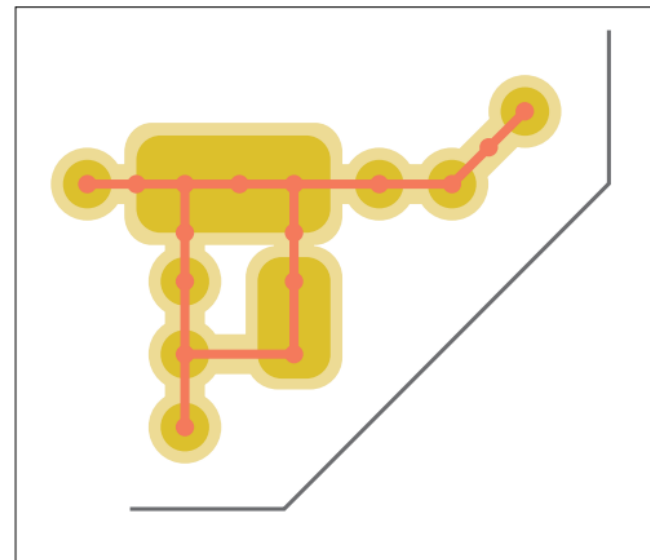
Mynd 26. Hugmyndin er að þróunarsvæðinu verði smátt saman heildarstæð breiðgata sem liggur eftir endilöngu Nesinu, nokkurs konar línuleg miðborg. Þétt blönduð byggð hverfst um áðinn í þægilegri gönguflæræð frá bílstöðvum almenningssamganga. Sambærlegur þróunarsvæði á síðan að liggja til suðurs frá miðborginni um framtíðarbyggð í Vatnsmyrri og yfir á Kársnes í Kópavogi (bindandi stefna).

H2040 - SAMGÖNGUSTEFNA

LEIÐARLJÓS 2



Skilvirkar samgöngur og nú tímalegt samgöngukerfi



SKÝRINGARMYND 4: SAMGÖNGU- OG ÞRÓUNARÁSAR

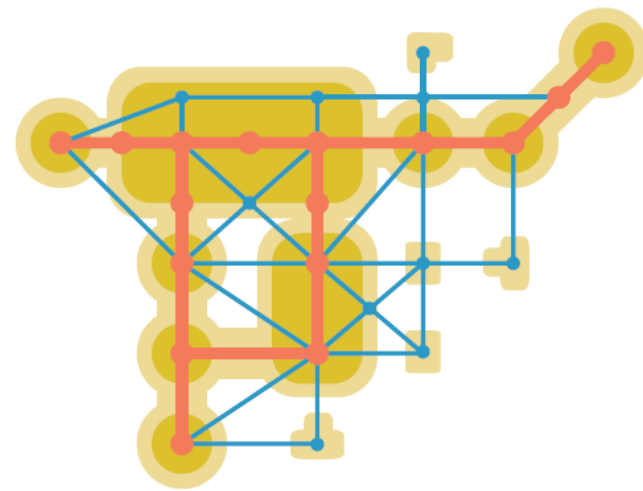
- Samgöngu- og þróunarás er hryggjarstykkið í H2040.
- Í kjörnum og á samgöngumiðuðum þróunarsvæðum er í skipulagi lögð áhersla á að fólk geti farið erinda sinna **innan hverfis gangandi eða hjólandi** og að stór hluti þeirra ferða sem farnar eru **að/frá hverfinu verði með almenningssamgöngum**.
- Fólksfjölgun verður mætt án þess að álag á stofnvegakerfið aukist í sama hlutfalli.

H2040 - BORGARLÍNA



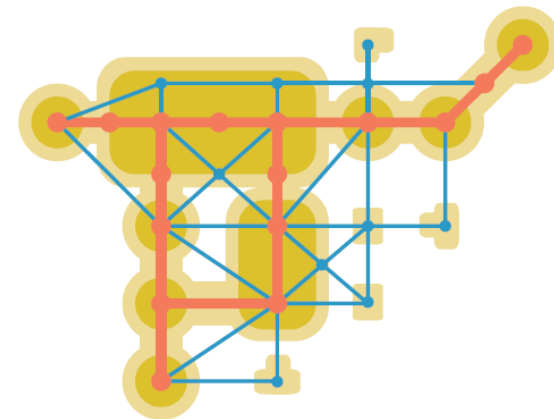
Reykjavíkurborg
Umhverfis- og skipulagssvið

- Almenningsamgöngur innan þéttbýlis höfuðborgarsvæðisins eiga að mynda heildstætt tveggja laga kerfi.
 - Annars vegar nýtt hágæðakerfi almenningsamgangna, **Borgarlína**, sem flytur **fjölda fólks á milli helstu kjarna og valinna þróunarsvæða**.
 - Hins vegar strætisvagnakerfi, sem verður aðlagð hágæðakerfinu og myndar net um þéttbýlið.



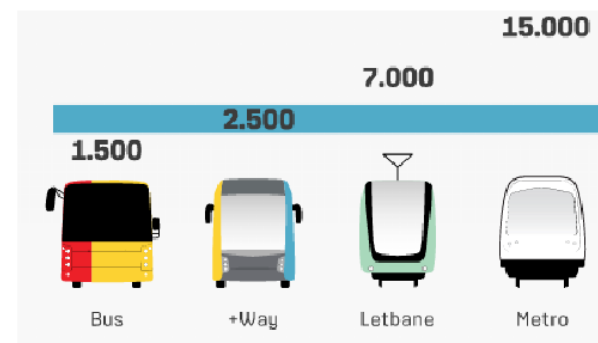
H2040 - BORGARLÍNA

- Unnið verður að markvissri þróun og uppbyggingu **Borgarlínu**, hágæða almenningssamgöngukerfis sem hefur mikla flutningsgetu, hátt þjónustustig og ferðast í sérrými, þ.e. kemst greitt milli staða óháð töfum í bílaumferð.



Vagnagerð	Farpegafjöldi
12 m vagn	70 farðegar
13,7 m vagn	94 farðegar
18 m vagn	110 farðegar
18 m léttlest	122 farðegar
24 m vagn	165 farðegar
27 m léttlest	192 farðegar
36 m léttlest	264 farðegar

Mynd 17. Hraðvagn (t.v.), léttlest (t.h.) og dæmi um flutningsgetu [Letbanesekretariatet, 2013].



Mynd 29. Flutningsgeta strætisvagna, hraðvagna og léttlesta og metro (farðegar/klst. í hvora átt) af plusway.dk

BORGARLÍNA - HVAÐ?

Borg	Íbúafjöldi	Léttlest/Hraðvagn	Lengd km	Stöðvar	Opnun
Óðinsvé	190.000	Léttlest	14,5	26	2020
Árósir	320.000	Léttlest	12	19	2017
Álaborg	120.000	Léttlest	12	24	2025
Le Mans	190.000	Léttlest	15,2	29	2007
Angers	283.000	Léttlest	12,3	25	2011
Rouen	150.000	Hraðvagn	38	51	2001
Björgvin	260.000	Léttlest	10	15	2010
Eugene	150.000	Hraðvagn	20	24	2007
Almere	186.000	Hraðvagn	53	24	2004
Swansea	228.000	Hraðvagn	13	27	2009

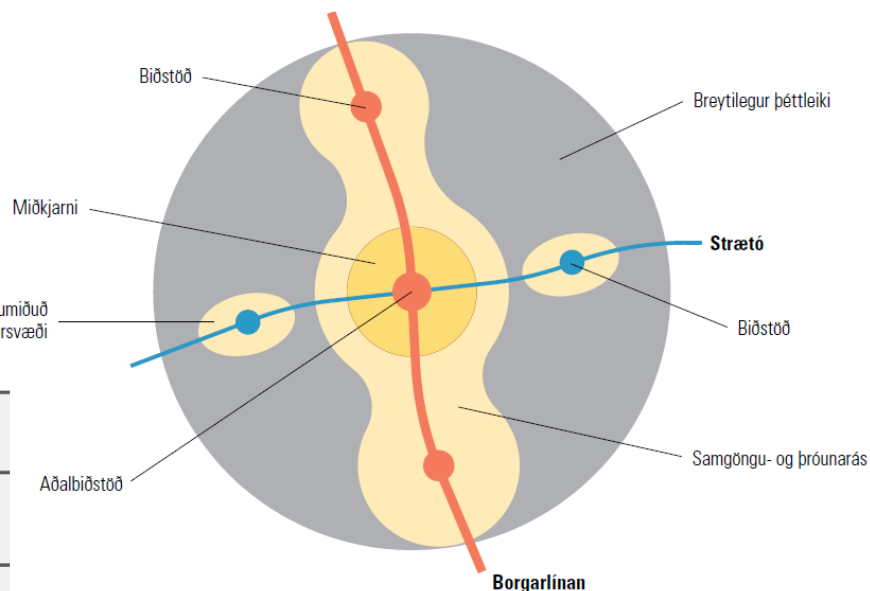


H2040 - BORGARLÍNA



Reykjavíkurborg
Umhverfis- og skipulagssvið

- Áætlanir um uppbyggingu húsnæðis og Borgarlínu verða **samtvinnaðar** til að hægt sé að uppfylla ferðaparfir sem flestra íbúa og ferðamanna með kerfinu.
- Þannig myndar Borgarlínan kjarnann í samgöngu- og þróunarási höfuðborgarsvæðisins.



H2040 – TOD



Reykjavíkurborg
Umhverfis- og skipulagssvið

- Fasteignafélög geta verið lykilaðilar í **samgöngumiðaðri byggðapróun** (Transit Oriented Development.)
- Fasteignafjárfestingar í grennd við góðar almenningssamgöngur voru útnefndar „*the safest bet*“ fyrir fasteignafélög í BNA 5 ár í röð.*

Figure 77: Ideal TOD Area



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

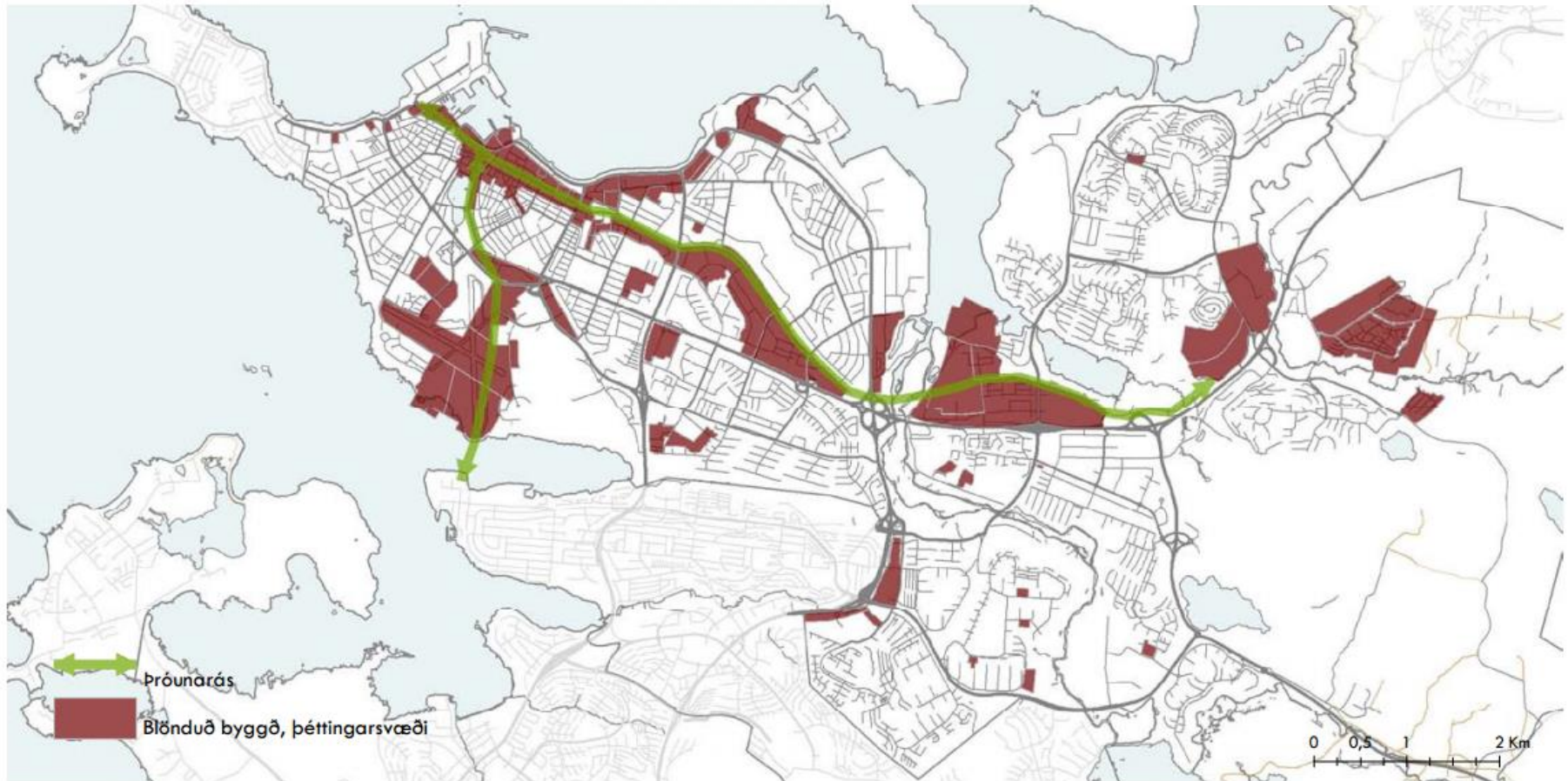
Regulatory action is taken to promote development intensity in the area extending 400 metres out from the station.

Ridership (annual)
19 MILLION TRIPS

Farebox Revenue (annual)
\$34 MILLION

Economic Stimulus (annual)
\$127 MILLION

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



Mynd 26. Hugmyndin er að þróunarársinn verði smám saman heildstæð breiðgata sem liggur eftir endilöngu Nesinu, nokkurs konar línuleg miðborg. Þétt blönduð byggð hverfist um á sinn í þægilegri göngufjarlægð frá biðstöðvum almenningssamgangna. Sambærilegur þróunarárs á síðan að liggja til suðurs frá miðborginni um framtíðarbyggð í Vatnsmýrinni og yfir á Kársnes í Kópavogi (bindandi stefna).

Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030:

www.adalskipulag.is

Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2015-2040: www.ssh.is/hofudborgarsvaedid-2040