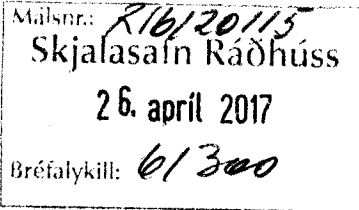




Reykjavíkurborg
Umhverfis- og skipulagssvið



Reykjavík 25.04.2017

Borgarráð Reykjavíkur

Tjarnargötu 11
101 Reykjavík

Hér með sendist útskrift úr gerðabók umhverfis- og skipulagsráðs frá 22. febrúar 2017 varðandi eftirfarandi mál.

Fyrirspurn borgarráðsfulltrúa Sjálfstæðisflokksins um hvernig áætlað sé að takast á við vaxandi umferðapunga.

Á fundi borgarráðs 22. desember 2017 lögðu borgarráðsfulltrúar Sjálfstæðisflokksins fram eftirfarandi fyrirspurn um hvernig áætlað sé að takast á við vaxandi umferðapunga. "Borgarráðsfulltrúar Sjálfstæðisflokksins lýsa yfir furðu á ummælum formanns umhverfis- og skipulagsráðs yfir umferðarmálum í Reykjavík sem lesa má í Morgunblaðinu í dag. Má af þeim ummælum skilja að óþarfi sé að gera bragarbót á umferðarmannvirkjum í Reykjavík vegna þess að þau séu svo mikið notuð af ferðamönnum. Borgarráðsfulltrúar Sjálfstæðisflokksins óska eftir upplýsingum um hvað meirihluti Pírata, Samfylkingar, Bjartrar framtíðar og Vinstri grænna hyggst gera til að takast á við sívaxandi umferðapunga á götum Reykjavíkur, sérstaklega helstu flutningsæðum. Sérstaklega er verið að spyrja um hvað á að gera varðandi umferð einkabíla sem er yfir 80% af heildarumferðinni. Tilfni er til að spyrja um þetta eftir gagnrýni vegamálastjóra á að þótt fjármagn sé til staðar af hálfu ríkisins til að bæta umferðarmannvirki s.s. á mótum Reykjanesbrautar og Bústaðavegar þá heimilar meirihlutinn ekki slíkar framkvæmdir þótt þær geti bætt umferð verulega. Einnig lagt fram svar fulltrúa meirihluta umhverfis- og skipulagsráðs.

Fulltrúar Sjálfstæðisflokksins, Halldór Halldórsson og Herdís Þorvaldsdóttir, þakka meirihlutanum fyrir að hafa tekið saman á eitt A4 blað yfirlit yfir samninga og stefnur sem ætlað er sem svar við fyrirspurn um hvernig meirihlutinn hyggst takast á við vaxandi umferðapunga. Þó verður að segjast að svar meirihlutans svarar engu efnislega um það sem spurt er um. Spurningin er um hvernig meirihlutinn hyggst takast á við vandamál sem er vaxandi í umferðarmálum borgarinnar. Bent er á samkomulag við önnur sveitarfélög, Vegagerð o.s.frv. Ábyrgðinni er vísað annað eins og í fleiri málum hjá meirihlutanum í borgarstjórn.

F.h. umhverfis- og skipulagssviðs

Harri Ormarsson

Svar við fyrirspurn sjálfstæðismanna um hvernig áætlað er að takast á við vaxandi umferðarpunga.

Meirihluti Pírata, Samfylkingar, Bjartrar framtíðar og Vinstri grænna vinnur að þróun samgangna í samræmi við samþykkt stefnumörkun Reykjavíkurborgar, Samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu (SSH) og ríkisins ásamt tengdum samkomulögum þessara aðila.

Ítarlegar upplýsingar um hvernig borgin stefnir á að takast á við sívaxandi umferðarpunga á götum Reykjavíkur er að finna í eftirfarandi áætlunum:

" Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2015-2040, samþykkt í aðildarsveitarfélögum SSH árið 2015.

" Samgönguáætlun 2011-2022, samþykkt á Alþingi árið 2012.

" Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030, samþykkt í borgarstjórn árið 2013.

Til viðbótar þessum áætlunum eru í gildi eftirfarandi samningar sem Reykjavíkurborg ásamt öðrum sveitarfélögum á höfuðborgarsvæðinu er aðili að:

" Samkomulag aðildarsveitarfélaga SSH um næstu skref við undirbúning að innleiðingu Borgarlínunnar sem samþykkt var í árslok 2016.

" Samkomulag SSH og Vegagerðarinnar um samstarf í þróun samgöngukerfa sem samþykkt var í apríl 2015. Samkomulagið snýr að þróun stofnvegakerfisins, þróun stofnleiða hjólreiða, þróun almenningssamgangna og sjálfbæra samgönguáætlun á höfuðborgarsvæðinu.

" Samkomulag milli ríkis og sveitarfélaga um 10 ára tilraunaverkefni um eflingu almenningssamgangna sem samþykkt var 2012 samhliða afgreiðslu samgönguáætlunar ríkisins 2011-2012.



Samgöngur í Reykjavík – helstu verkefni

Inngangur

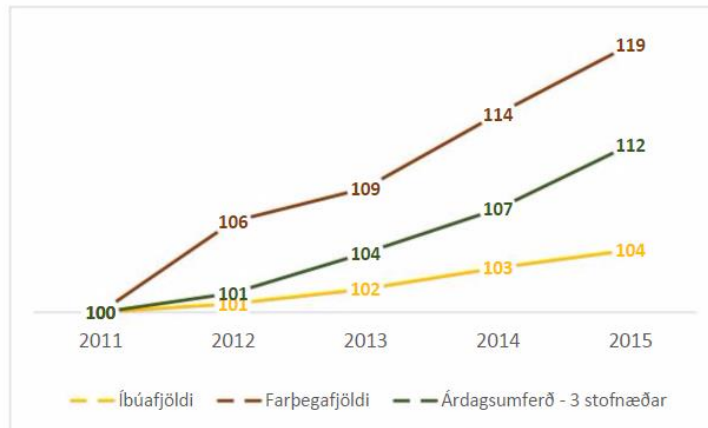
Í samræmi við Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030 og Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2015-2040 er lögð áhersla á að efla almenningssamgöngur, göngu og hjólreiðar og auka hlut þeirra í samgöngum á höfuðborgarsvæðinu. Sú stefnumörkun í skipulagi og samgöngum sem sett er fram í þessum skipulagsáætlunum er leiðarljós í forgangsröðun og verkefnum umhverfis- og skipulagssviðs Reykjavíkurborgar. Greiningarvinna sem unnin hefur verið fyrir sveitarfélögin sýnir að aukin áhersla á að efla aðra ferðamáta en einkabíl er skilvirkasta, hagkvæmasta og umhverfisvænasta leiðin til að mæta vaxandi fjölda ferða íbúa og gesta höfuðborgarsvæðisins. Það er einnig sú leið sem aðrar ört vaxandi borgir hafa valið til að takast á við vaxandi umferðarþunga. Umferðarspár benda til að þrátt fyrir stórfellda uppbyggingu stofnvega (yfir 100 milljarða fjárfestingu) muni þeir sem ferðast um höfuðborgarsvæðið árið 2040 engu að síður eyða 64% meiri tíma í bílferðir en í dag og að umferðartafir aukist um tæplega 80% frá því sem nú er, verði ferðamátaval óbreytt frá því sem nú er. Gangi spár eftir mun íbúum á höfuðborgarsvæðinu fjölga um 70.000 á þessu tímabili.

Framtíðarvöxtur borgarinnar kallar á breytta nálgun í skipulagi byggðar og samgangna, sívaxandi umferðarþunga verður ekki mætt án breyttra ferðavenja. Með samþykkt svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins árið 2015 var staðfest að öll sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu ganga í takt í þessum málaflokki. Við vinnslu svæðisskipulagsins var farið í umfangsmikla greiningarvinnu á framtíðarálagi gatnakerfisins og mat lagt á þrjár sviðsmyndir. Í fyrsta lagi að sveitarfélögin myndu halda áfram að vaxa út á við með óbreyttu ferðamynstri, í öðru lagi að allur vöxtur væri inn á við og stefnt væri að byltingu í ferðamynstri og í þriðja lagi að vöxturinn yrði mestur inn á við með viðsnúningi í ferðamynstri. Sá síðastnefndi varð ofan á og vinna nú öll sveitarfélög á höfuðborgarsvæðinu í samræmi við þá stefnu.

Að neðan er umfjöllun um helstu verkefni næstu missera.

Almenningssamgöngur – helstu verkefni

Þjónusta Strætó hefur verið aukin síðustu árin. Meginleiðir strætisvagnar eru nú allar á 15 mínútna tíðni á annatímum og talningar benda til að að fjöldi farþega Strætó á hvern íbúa á höfuðborgarsvæðinu hafi aukist um 14% frá árinu 2011 til 2015 en bílaumferð á hvern íbúa um 7% á sama tíma (sjá mynd að neðan) Bráðabirgðamat bendir til að farþegum Strætó hafi fjölgað áfram um 5-6% frá 2015-2016. Um 45 þús. farþegar nota strætisvagnakerfið á hverjum degi. Leið 1, stærsta leiðin í strætisvagnakerfinu, hefur frá síðasta hausti gengið á 10 mínútna tíðni á annatímum til að mæta aukinni eftirspurn og til skoðunar er að leið 6 hefji einnig akstur á 10 mínútna tíðni. Til skoðunar er, að frumkvæði umhverfis- og skipulagsráðs Reykjavíkurborgar, að lengja þjónustutíma strætisvagnakerfisins virka daga og taka upp næturakstur um helgar til að kerfið nýtist betur.



Mynd 1. Árleg þróun bílaumferðar og almenningssamgangna, 2011-2015.

Til að auka áreiðanleika og draga úr töfum ferða strætisvagna verða á árinu 2017 byggðar upp forgangsreinar á tveimur mikilvægum köflum á Miklubraut til austurs, annars vegar við Klambtratún og hins vegar við Rauðagerði. Stefnt er að uppbyggingu forgangsreinar til austurs á Miklubraut milli Háaleitisbrautar og Grensásvegar árið 2018. Samhliða þessum framkvæmdum er verið að stíga stór skref í forgangsstýringum á umferðarljósum fyrir strætisvagna og neyðarumferð. Á þessu ári verður lokið við að koma fyrir snjallbúnaði í umferðarljósum og strætisvögnum sem veitir þeim aukinn forgang á öllum gatnamótum á Miklubraut, Snorrabraut og Bústaðavegi (sjá mynd að neðan).



Borgarlína

Meginverkefni sveitarfélaganna í eflingu almenningssamgangna er þó uppbygging Borgarlínu, hágæðakerfis almenningssamgangna. Borgarlínan er ein af lykilaðgerðum í samgöngum í Reykjavík til að breytingar á ferðavenjum sem um getur hér fyrir ofan geti gengið eftir. Almenningsamgöngur innan þéttbýlis höfuðborgarsvæðisins eiga að mynda heildstætt tveggja laga kerfi. Annars vegar nýtt hágæðakerfi almenningssamgangna, Borgarlínu, sem tengir kjarna sveitarfélaganna. Hins vegar strætisvagnakerfi, sem verður aðlagð hágæðakerfinu, og myndar net um þéttbýlið.

Tillögur að skipulagsbreytingum til að staðfesta leiðarval Borgarlínu verða lagðar fram í skipulagsráðum sveitarfélaganna nú í maí. Stefnt er að stofnun sérstaks félags um uppbyggingu innviða sem tengjast línunni. Viðræður við ríkið um aðkomu að Borgarlínu eru hafnar en í stjórnarsáttmála ríkisstjórnarinnar kemur fram að „Skoðaður verði möguleiki á samstarfi við sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu um „Borgarlínu.“

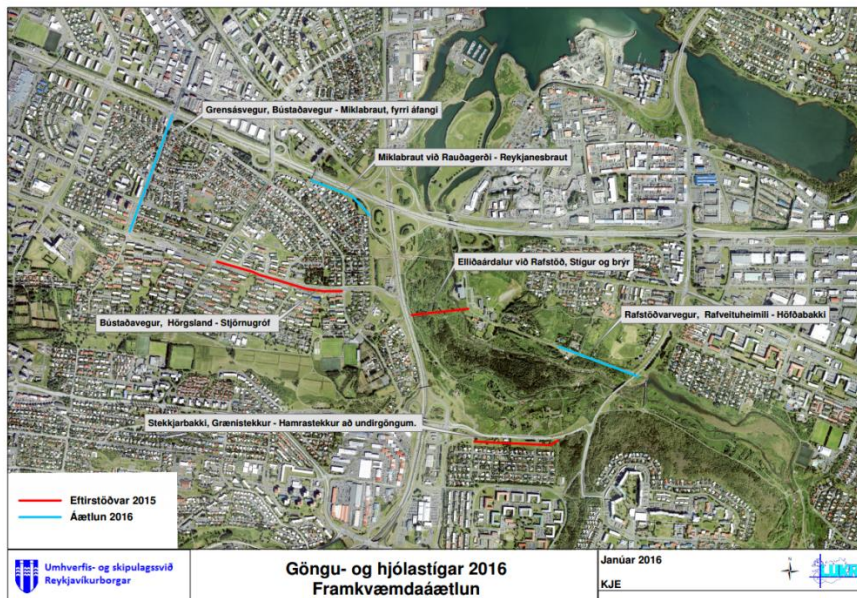




Borgarlínan er án efa eitt viðamesta samstarfsverkefni sem sveitarfélögin hafa ráðist í. Verkefnið, sem byggir á meginforsendum svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins um þéttingu byggðar og breytingu á ferðavenjum er því að komast af hugmyndastigi – á framkvæmdastig.

Hjólreiðaáætlun – helstu verkefni

Uppbygging nýrra hjólaleiða í samræmi við Hjólreiðaáætlun 2015-2020 er í fullum gangi. Á þessu ári fjárfestir borgin fyrir um 450 milljónir króna til að auðvelda fólki að ferðast um á reiðhjólum. Kort hér fyrir neðan sýna helstu framkvæmdir ársins 2016 og það helsta sem stefnt er að á árinu 2017. Stefnt er að uppbyggingu rúmlega 5 km af nýjum aðgreindum hjólastígum á árinu og að þannig verði lokið við mikilvæga hlekki í heildarkerfinu. Lykilleiðir hjólreiða um höfuðborgarsvæðið verða merktar skilmerkilega og hjólastæðum við grunnskóla borgarinnar fjölgað mikið auk fleiri aðgerða. Á næsta ári verður fram haldið með uppbyggingu í samræmi við hjólreiðaáætlun og framkvæmdahluti hennar jafnframt tekinn til endurskoðunar.





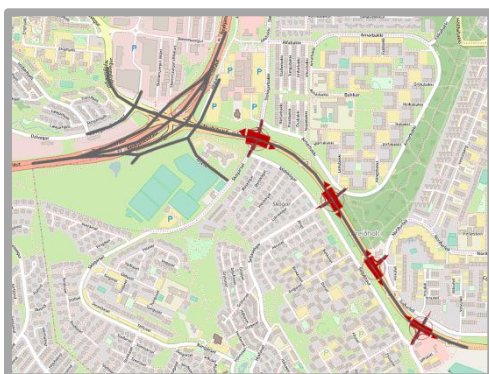
Stofnvegir – helstu verkefni

Í samvinnu við Vegagerðina er unnið að umferðargreiningu á 37 vegamótum sem innifelur gerð nákvæmra hermílikana fyrir fjögur umferðarþyngstu svæði í Reykjavík. Sjá myndir fyrir neðan. Greiningunni, sem ljúka á nú í vor, er ætlað að varpa ljósi á umferðaraðstæður á annatímum á einstökum götuköflum og gatnamótum. Á grundvelli greiningar skal gera frumtillögur um mögulegar aðgerðir sem laga umferðarflæði, svo sem breytingu á stillingu umferðarljósa fyrir bíla og gangandi, breytingu á formi gatnamóta, fjölgun akreina eftir atvikum og breytingu á beygjureinum.

Í samræmi við samþykkt borgarráðs er í vinnslu könnun á því að setja Miklubraut í stökk. Verkefninu er ætlað að svara hvort og hvar það er fýsilegt að setja meginstraum umferðar á Miklubraut í stökk út frá fjárhagslegum, umferðarlegum og umhverfislegum forsendum.

Í samvinnu við Vegagerðina er hafin vinna við deiliskipulag Vesturlandsvegar frá sveitarfélagamörkum við Leirvogsa að Hvalfjarðargöngum. Deiliskipulagið er unnið með það í huga að hægt verði að hefja framkvæmdir við breikkun Vesturlandsvegar um Kjalarnes á árunum 2018 og 2019.

Borgarstjórn samþykkti á dögnum að hefja viðræður við innanríkisráðuneytið um Sundabraut með það að markmiði að vinna arðsemismat og kostnaðargreiningu, ákvarða endanlega útfærslu og legu brautarinnar og tímasetja framkvæmdina. Þá samþykkti borgarstjórn einnig að hefja viðræður við Vegagerðina um gatnamót Reykjanesbrautar og Bústaðavegar, í því skyni að auka umferðaröryggi, draga úr mengun og greiða fyrir umferð.





Aðrar aðgerðir til að bæta samgöngur - dæmi

Samgöngusamningar

Í samræmi við loftslagsáætlun borgarinnar verða gerðir samgöngusamningar við starfsfólk Reykjavíkurborgar. Samningarnir ganga út á að starfsfólk skuldbindur sig til að hjóla, ganga eða taka strætó til og frá vinnu a.m.k. þrjá daga vikunnar. Greiðslur vegna samgöngusamninga fyrir starfsfólk í 50%-100% starfi nema 72.000 kr. árlega en greiðslur til starfsfólks í 33%-49% starfi nema 36.000. Samgöngusamningar munu taka gildi í septembermánuði árið 2017. Með því að bjóða starfsfólki samgöngusamninga stígur borgin mikilvægt skref í að hvetja starfsfólk til að nýta hagkvæmari og umhverfisvænni ferðamáta.

Hjólaleiga

Gengið hefur verið til samninga við Wow Air um uppsetningu hjólaleigustöðva í borginni á mismunandi stöðum. Til að byrja með verða stöðvarnar t.d. við Hallgrímskirkju, Hörpu, Ráðhús Reykjavíkur og Háskóla Íslands. Það er mat borgarinnar að þegar hjólaleigurnar koma, munu þær gefa fólki færi á að nota fjölbreyttari samgöngumáta. Áætlað er að opna hjólaleigurnar sumarið 2017.

Snattbílar

Borgir víða um heim hafa góða reynslu af snattbílum (zip cars) sem gera fólki kleift að leigja bíl í stutta stund með sama fyrirkomulagi og hjólaleigurnar hér að ofan. Framundan eru viðræður um uppsetningu snattbílakerfis í Reykjavík sem áætlað er að geti komist í gagnið haustið 2017.

Rauntímastýring umferðarljósa

Snjallvæðing umferðarljósa hefur einnig reynst vel í öðrum borgum en þar stýrast ljósin af álagi hverju sinni. Slík rauntímastýring er til skoðunar hjá Reykjavíkurborg.

Nánari upplýsingar

Ítarlegri upplýsingar um þá samgöngustefnu sem unnið er eftir er t.d. að finna í eftirfarandi áætlunum og fylgiskjölum þeirra:

- Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2015-2040, samþykkt í aðildarsveitarfélögum SSH árið 2015.
- Samgönguáætlun 2011-2022, samþykkt á Alþingi árið 2012.
- Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030, samþykkt í borgarstjórn árið 2013.
- Hjólreiðaáætlun Reykjavíkur 2015-2020.

Þorsteinn R. Hermannsson

Samgöngustjóri

