

Skipulag á höfuðborgarsvæðinu, sjálfbær þróun í samgöngum.

Útdráttur erindis á rannsóknarráðstefnu Vegagerðarinnar 5. nóvember 2010.

Harpa Stefánsdóttir arkitekt faí, Arkitektúra, PhD styrkþegi UMB Noregi
Hildigunnur Haraldsdóttir arkitekt faí, Hús og Skipulag ehf.
Sverrir Ásgeirsson hönnuður hefur einnig unnið að verkefninu.

Verkefnið hófst í febrúar 2008 með styrkveitingu Vegagerðarinnar en stækkaði síðar og varð hluti af verkefninu "Betri Borgarbragur" sem fleiri arkitektastofur koma að og er styrkt af RANNÍS. Nánari upplýsingar um verkefnið Betri Borgarbragur má fá á vefsíðunni <http://betriborgarbragur.wordpress.com/author/betriborgarbragur/>

Kynntar er efni úr tveimur skýrslum um skipulag á höfuðborgarsvæðinu í tengslum við sjálfbæra þróun í samgöngum.

Fyrri skýrslan er áfangaskýrsla gefin út í mars 2010, sjá http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/Skipul_houdborg-sjalfb_throun-samg/
Síðari skýrslan er á lokastigi.

Meginmarkmið verkefnisins er að finna leiðir í skipulagi og stjórnsýslu skipulagsmála sem eru raunhæfar til að **hefja strax viðsnúning í samgöngumálum höfuðborgarsvæðisins í átt að sjálfbærri þróun**. Lögð er áhersla á leita lausna sem ekki kalla á kostnaðarfrekar framkvæmdir.

Höfuðborgarsvæðið myndar í dag samfellt byggðarsvæði. Um er að ræða eitt atvinnu- og þjónustusvæði. Því er sérstaklega mikilvægt að skoða og vinna að samgöngumálum heildstætt. Ljóst er að val ferðamáta skiptir sköpum til að sporna við óheftri þenslu vegakerfisins á höfuðborgarsvæðinu.

Rýni á stöðu skipulagsmála í tengslum við sjálfbæra þróun í samgöngum.

Í verkefninu fjallað um áhrif bílaumferðar á borgarbrag og þróun höfuðborgarsvæðisins og skilgreiningu sjálfbærra samgangna og sjálfbærnivísa um samgöngur. Rýni er gerð á sjálfbærum samgöngumálum í skipulagsgögnum sveitarfélaganna og tengdum gögnum, einkum um markmið og leiðir að þeim. Staða í almenningssamgöngum og samgöngumálum hjólandi og gangandi vegfarenda er metin. Þá er fjallað um sjálfbært samgöngumiðað skipulag og metin erlend dæmi og þróunarverkefni sem miða að því að gera borgir sjálfbærar og aðlaðandi fyrir mannlíf og ferðir undir beru lofti.

Einkabíllinn hefur haft forgang á höfuðborgarsvæðinu, langt umfram það sem þekktist í grannlöndum okkar. Þrátt fyrir að stór hluti af ferðum séu farnar með einkabíl, eru fjarlægðir innan borgarinnar almennt stuttar.



Fjöl margar rannsóknir sýna að aðgengi og framboð á bílastæðum við áfangastaði, verslanir og vinnustaði, hefur áhrif á val ferðamáta. Gott aðgengi að bílastæðum hvetur til notkunar einkabíls. Hlutfall samgöngumannvirkja af landnotkun í Reykjavík er um helmingur, eða svipað og gerist í Bandarískum borgum.

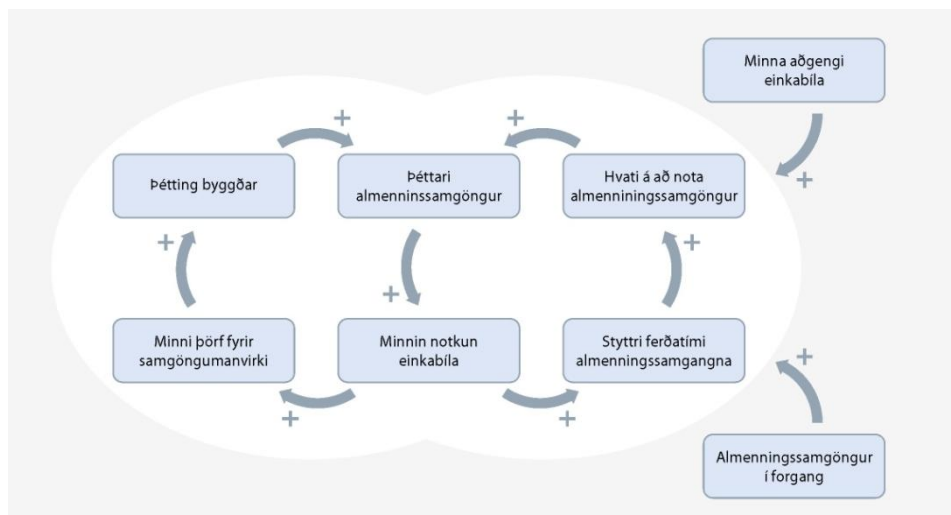
Sjálfbærar samgöngur.

Sjálfbærar samgöngur fela í sér að nota skuli lágmarksflatarmál lands undir samgöngumannvirki, að mengun og orkunotkun vegna samgangna skuli vera í lágmarki og að samgöngumannvirki verði sem hagkvæmust. Þetta leiðir af sér að stefna skuli að jákvæðri þéttingu byggðar í stað þess að taka undir nýtt land fyrir uppbyggingu og að samgöngur í þéttbýli skuli í meira mæli vera í formi almenningsamgangna og hjólandi og gangandi umferðar. Í þéttari byggð verða vegalengdir styttri, rekstrargrundvöllur fyrir ýmsa nærþjónustu og almenningsamgöngur batnar og pláss fyrir einkabílaumferð minnkar hlutfallslega.

Markmið loftslagsstefnu Reykjavíkur er að **“vistvænar samgöngur** verði meginviðmið í skipulagi byggðar við ákvarðanir um starfsemi og landnotkun”.

Betri borgarbragur.

Aukin áhersla á betri borgarbrag felur í sér að stuðlað verði að auknu vægi almenningsamgangna og umferðar gangandi og hjólandi. Ekki hefur verið lögð nægjanleg áhersla á mótun aðlaðandi ferðaleiða fyrir hjólandi og gangandi vegfarendur í uppbyggingu höfuðborgarsvæðisins. Ætla má að samhengi sé milli yfirbragðs borgarrýmis og gæða umhverfis við val á ferðamáta. Með góðu umhverfi er átt við umhverfi þar sem manneskjan og þarfir hennar eru í forgangi. Í slíku umhverfi er stuðlað að borgarrými þar sem jákvæðir þættir í umhverfinu eru hámarkaðir með skjólmyndun, gróðri, lágmarks skuggavarp og fagurfræði. Tryggð verði **góð tengsl við þjónustu og milli samgönguleiða þar sem hindranir eru sem minnstar s.s. fyrirverandi umferðaræðar eða bílastæði. Þannig getur aðlaðandi, skjólgott og fallegt umhverfi hvatt til vistvæns ferðamátavals.**



Almenningsamgöngur.

Í áfangaskýrslu sem gefin er út í mars 2010 er fjallað ítarlega um almenningsamgöngur og leiðir til úrbóta á þeim. Í því samhengi er fjallað um langtíma- og skammtíma stefnumörkun, ferðatíma, forgangsakreinar almenningsvagna, leiðarkerfi, biðstöðvar og bílastæðastefnu. Gerð er tillaga að meginsamgönguásum almenningsvagna fyrir allt höfuðborgarsvæðið, en staðsetning meginleiða almenningsamgangna er mikilvæg forsenda fyrir þróun sjálfbærs skipulags. Lagt er til að tekin verði akreinar fyrir almenningsvagna frá annarri umferð til að froðast kostnaðarsama uppbyggingu og stækkun vegakerfisins. Einnig er getið um innanhverfisvagna og hvernig þeir mæta kerfi meginása. Leiðarljós skýrslunnar er forgangsroðun í skipulagi. Átak í almenningsamgöngum og skýr og meðvituð staðsetning leiða er afar mikilvæg til að sporna við úþpenslu höfuðborgarsvæðisins. Reykjavík stefnir á tvöföldun á notkun almenningsamgangna með skilvirkari þjónustu Strætó bs eða úr 4%

(2008) í 8% og er það ekki mjög háleitt markmið. **Almenningssamgangnaásar eru eitt helsta stjórnæki í skipulagi til að stuðla að jákvæðri þéttingu byggðar og öflugum vistvænum samgöngum.**

Samgöngur hjólandi og gangandi:

Í áfangaskýrslu í nóvember 2010 er fjallað um samgöngur hjóleiðarmanna og gangandi vegfarenda. Skipulagsgögn sveitarfélaganna eru rýnd með tilliti til markmiða um aukna hlutdeild hjólandi og gangandi vegfarenda. Farið er yfir skilgreiningu á frístundastígum og samgöngustígum. Bent er á nokkur grundvallaratriði vegna vals á leiðum fyrir samgöngur hjólandi. Rætt er um eðlismun milli gangandi, hjólandi og akandi vegfarenda. Gerð er tillaga að stofnstígakerfi fyrir allt höfuðborgarsvæðið í heild.

Tillaga um stofnstígakerfi fyrir hjóleiðar tekur mið af hjóleiðaáætlun Reykjavíkur og stígakerfi sveitarfélaganna. Gerð er tillaga að nokkrum breytingum. Breytingarnar fela í sér styttingu á leiðum, eða tilfærslu til að færa þær í betra skjól, nær þjónustu eða byggð og draga úr hæðarmun. Lögð er áhersla á að gera greinarmun á því hvort um er að ræða samgöngustíg eða frístundastíg. Leiðir sem sums staðar eru merktar sem stofnstígar í hjóleiðaáætluninni er breytt í tengistíg í tillögunni og öfugt. Þá er afar brýnt að tengja saman hjólaleiðir milli sveitarfélaga og bæta samtengingar.

Reykjavíkurborg stefnir að því að fjölga hjólandi og gangandi í 30% af allri umferð fyrir 2020 og er það mjög háleitt markmið. Mikilvægt er að þetta samgöngustíga í miðborg Reykjavíkur. Reykjavík vestan Elliðaána og eldri hluti Kópavogs eru innan hrings með 5 km rás sem samsvarar 15-20 mínútna hjólaferð. Það tekur svipaðan tíma að fara 1.5 km fótgangandi.

Sterkan vilja og þor þarf til að hefja viðsnúning í átt að sjálfbærri þróun í samgöngumálum. Taka þarf ákvarðanir sem verða óvinsælar í byrjun. Byrjum strax, það er til mikils að vinna.

