



Skýrsla

stýrihóps um stefnumörkun í bíla- og hjólastæðamálum

Tillögur um stýringu bílastæða

Júní 2019



Reykjavíkurborg

Efnisyfirlit

1.	Inngangur	2
2.	Samantekt - helstu tillögur	3
3.	Fyrirkomulag gjaldskyldra bílastæða í dag	4
4.	Endurbætt fyrirkomulag á stýringu bílastæða á borgarlandi	5
5.	Niðurstöður og tillögur	5
5.1.	Verklagsreglur um innleiðingu nýrra gjaldsvæða	6
5.2.	Verklagsreglur um verðbreytingar gjaldsvæða	8
5.3.	Tillaga að gjaldskrárbreytingu	10
5.4.	Tillaga að verðbreytingum og innleiðingu hámarkstíma svæðis	13
5.5.	Tillaga að lengingu gjaldskyldutíma	17
5.6.	Tillaga að gjaldskyldu á sunnudögum	20
5.7.	Aðrar niðurstöður	22
Viðauki I.	Erindisbréf stýrihóps	23

1. Inngangur

Þann 29. ágúst 2019 samþykkti skipulags- og samgönguráð erindisbréf stýrihóps um stefnumörkun í bíla- og hjólastæðamálum. Sjá erindisbréf í viðauka.

Hlutverk stýrihópsins var, samkvæmt erindisbréfi, að leggja fram tillögu að frekari stefnumörkun í bíla- og hjólastæðamálum í borginni. Horfa skyldi til áhrifaþátta sem koma til með að breyta þörf og nýtingu bílastæða í borginni í framtíðinni.

Stýrihópnum var falið að vinna tillögu um:

- a) Ný viðmið um fjölda bíla- og hjólastæða fyrir skipulagsgerð og við útgáfu byggingarleyfa.
- b) Verklag við fjölgun gjaldskyldusvæða í borginni.
- c) Endurskoðun gjaldskrár og gjaldskyldutíma bílastæða og endurskoðun á lögum/reglum til að auðvelda breytingar á gjaldskrá.

Stýrihópurinn skipaðu: Gunnlaugur Bragi Björnsson, Kristín Soffía Jónsdóttir og Valgerður Sigurðardóttir.

Starfsmenn stýrihóps voru: Þorsteinn R. Hermannsson, Kolbrún Jónatansdóttir, Vigdís Þóra Sigfúsdóttir, Lilja Sigurbjörg Harðardóttir, Haraldur Sigurðsson, Jón Kjartan Ágústsson og Óskar Torfi Þorvaldsson.

Með hópnum starfaði Daði Baldur Ottósson, ráðgjafi hjá Eflu verkfræðistofu.

Stýrihópurinn starfaði á tímabilinu 18. september 2018 til 24. júní 2019. Hópurinn hélt alls 12 fundi.

Um vinnu hópsins:

Reglur um fjölda bíla- og hjólastæða í Reykjavík (liður a í erindisbréfi) voru samþykktar í skipulags- og samgönguráði þann 19. desember 2018 og í borgarráði 10. janúar 2019. Reglurnar 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.

Unnið var að lið b og c í erindisbréfi samhliða, þ.e. verklagi við fjölgun gjaldskyldusvæða í borginni ásamt endurskoðun gjaldskrár og gjaldskyldutíma í borgarlandi. Hópurinn setur fram tvenns konar verklagsreglur í þessu samhengi, annars vegar verklagsreglur um innleiðingu nýrra gjaldsvæða á borgarlandi Reykjavíkur og hins vegar verklagsreglur um verðbreytingar gjaldsvæða á borgarlandi Reykjavíkur. Gögnum um bílastæðanýtingu í borgarlandi var safnað haustið 2018 og vorið 2019. Tillögur stýrihóps um gjaldskrárbreytingar byggja á þeim gögnum og taka mið af áður nefndum verklagsreglum.

2. Samantekt - helstu tillögur

Í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 segir að unnin verði markviss áætlun um gjaldskyldu bílastæða í borgarlandinu. Þar er jafnframt sett fram það markmið að hlutdeild almenningsgangna í ferðum til og frá vinnu vaxi úr 4% í 12% og hlutdeild gangandi og hjólandi vaxi úr 19% í 30%. Einn liðurinn í að ná þeim markmiðum, samkvæmt aðalskipulagi, er að auka hlut gjaldskyldra bílastæða árlega. Ljóst er að bæta þarf stýringu bílastæða í Reykjavík til að ná markmiðum aðalskipulags.

Tillögur hópsins að bættri stýringu bílastæða fela í sér að innleiddar verði verklagsreglur um fjölgun gjaldsvæða og gjaldskrárbreytingar. Þá leggur hópurinn til fyrstu tillögur um breytingar á gjaldskrá gjaldskyldra bílastæða, samkvæmt verklagsreglunum.

Markmiðin með tillögunum um bættu stýringu bílastæða á borgarlandi eru eftirfarandi:

- **Bæta lífsgæði og skapa tækifæri fyrir fjölbreyttari notkun borgarlands**, með því að stýra betur eftirspurn eftir bílastæðum.
- **Draga úr umferð, umferðartöfum, útblæstri og hljóðmengun**. Einnig að **bæta umferðaröryggi** fyrir aðra vegfarendur, með því að draga úr fjölda ökumanna sem aka um og leita að lausum bílastæðum.
- **Styðja við verslun og fyrirtæki**, með því að auðvelda viðskiptavinum, þjónustuaðilum og gestum að finna laus bílastæði.
- **Bæta aðgengi íbúa að bílastæðum á borgarlandi nærri heimili þeirra þar sem þörf er á**, með því að draga úr eftirspurn eftir bílastæðum.

Stýrihópur um stefnumörkun í bíla- og hjólastæðamálum leggur til bættu stefnu í stýringu bílastæða á borgarlandi sem felur í sér eftirfarandi:

- Verð gjaldskyldra bílastæða stuðli að því að bílastæðanýting á borgarlandi sé um 85% eða 1-2 laust bílastæði á skilgreindum götulegg/skilgreindu svæði.
- Gjaldskyldutíminn sé lengdur og gjaldskylda tekin upp á sunnudögum þar sem þörf er á til að stýra bílastæðanýtingu með skilvirkari hætti.
- Gjaldskrá bílastæða verði breytt árlega byggt á gögnum sem safnað er reglulega.
- Setja megí kvöð um hámarkstíma ökutækja í bílastæðum til að tryggja að bílastæði við verslanir og þjónustu séu fyrst og fremst nýtt af viðskiptavinum.

Samhliða samþykkt ofangreindrar stefnu, leggur stýrihópur fram tillögu að fyrstu gjaldsvæðum sem lenging gjaldskyldu nær til á kvöldin, sem og fyrstu gjaldskrárbreytingum.

3. Fyrirkomulag gjaldskyldra bílastæða í dag

Bílastæðasjóður sér um allan rekstur og ákvarðanir í tengslum við gjaldskyldu bílastæða á borgarlandi. Í miðborginni, bæði við verslunar- og íbúðargötur, er lögð gjaldskylda á bílastæði til að stýra aðgengi að bílastæðum fyrir íbúa og gesti þeirra, sem og hvetja til bílaveltu (e. parking turnover) til að tryggja laus bílastæði fyrir viðskiptavinum og styðja þannig við verslun og þjónustu.

Í dag eru um 3.000 gjaldskyld bílastæði í Reykjavík. Verð gjaldskyldra bílastæða er breytilegt eftir svæðum en fjögur gjaldsvæði, P1, P2, P3 og P4 eru í gildi. Íbúakort eru aðgengileg íbúum innan íbúakortasvæða sem veitir þeim heimild til að leggja inn gjaldsvæða gegn árlegu gjaldi (8.000 kr.). Íbúakortin gilda ekki á bílastæðum á afmörkuðu svæði innan P1. Svæðisskipting íbúakortasvæða er ekki sú sama og gjaldsvæða P1-P4.

Verð bílastæða á gjaldsvæði P4 er það sama og P2, en P4 er aðeins innleitt á einkalóðum (ekki borgarlandi) þar sem óskað hefur verið eftir að Bílastæðasjóður innleiði gjaldskyldu og sinni eftirliti, t.d. við Háskóla Íslands og við Landspítalann. Verð gjaldsvæða er 370 kr/klst á P1, 190 kr/klst á P2 og P4, og á P3 er greitt 190 kr/klst fyrir fyrstu tvær klukkustundirnar en 55 kr/klst eftir það. Enginn hámarkstími er í gildi, og er gjaldskyldutími almennt frá kl. 9-18 á virkum dögum og kl. 10-16 á laugardögum. Ekki er gjaldskylda á bílastæðum á borgarlandi á sunnudögum.

Í grunninn hafa gjöld og mörk gjaldsvæða mótast með tímanum af eftirspurn, þ.e. verð bílastæða er hærra þar sem eftirspurnin er meiri. Gjaldið hefur hækkað nokkuð reglulega á öllum gjaldsvæðum á undanförunum árum, en síðasta gjaldskrárbreyting átti sér stað 1. febrúar síðastliðinn (2019). Fjöldi gjaldsvæða hefur hins vegar haldist nokkuð óbreyttur síðustu ár.

Ljóst er að svigrúm er til þess að bæta núverandi fyrirkomulag á stýringu bílastæða. Með skilvirkri stýringu bílastæða má draga úr óþarfa leit ökumanna að bílastæðum, sem skapar áhættu fyrir aðra vegfarendur og jafnframt eykur umferðartafir og útblástur. Helstu þættir í stýringu bílastæða á borgarlandi sem vinnan við stefnumörkun bílastæða leiddi í ljós voru eftirfarandi:

- *Verklag við fjölgun gjaldsvæða:* Ekki eru til formlegar reglur sem fjalla um hvernig er staðið að innleiðingu nýrra gjaldsvæða eða við hvaða aðstæður verðum er breytt.
- *Gagnasöfnun:* Gögnum um nýtingu bílastæða hefur ekki verið safnað með markvissum og reglulegum hætti.
- *Tíðni á endurskoðun gjaldskrár:* Engin áætlun er til um endurskoðun verðs á bílastæðum. Þar af leiðandi getur endurskoðun á gjaldskrá verið óregluleg sem getur leitt til óskilvirkni í stýringu bílastæða.
- *Gjaldskylda á kvöldin og sunnudögum:* Eftirspurn bílastæða er breytileg yfir daginn og eftir vikudögum. Í dag er gjaldskylda aðeins til kl. 18.00 og gildir ekki á sunnudögum. Þetta þýðir að engin stýring er á bílastæðum á borgarlandi á kvöldin og á sunnudögum, þegar eftirspurn eftir bílastæðum getur verið talsverð.

4. Endurbætt fyrirkomulag á stýringu bílastæða á borgarlandi

Með það að leiðarljósi að endurbæta núverandi fyrirkomulagi við stýringu bílastæða, auðvelda öikumönnum að finna bílastæði og styðja við markmið borgarinnar, leggur stýrihópurinn til nýja stefnu og gagnadrifna stýringu gjaldskyldra bílastæða.

Lagt er til að ný gjaldsvæði og gjaldskrá bílastæða stuðli að því að nýting bílastæða fari ekki yfir 85%, svo það sé a.m.k. eitt til tvö bílastæði laus í sérhverri götu. Lægsta mögulega verð verður notað til þess að ná þessu markmiði.

Forsenda fyrir nýjum gjaldsvæðum verður því að bílastæðanýting sé yfir 85% á þeim tímum sem erfitt er fyrir íbúa að finna bílastæði. Þessi stefna leiðir einnig til þess að þar sem eftirspurn er mikil og þar sem fá bílastæði eru laus á annatíma, muni Reykjavíkurborg hækka verð til þess að stýra eftirspurninni. Slíkar verðhækkanir hvetja öikumenn til að dvelja skemur, til að leggja ökutækjum lengra í burtu þar sem gjald er lægra, s.s. á öðru gjaldsvæði, í bílahúsum, eða velja sér annan fararmáta. Þannig má opna fleiri bílastæði, auka bílaveltu stæða (e. parking turnover) og þar með þjóna fleiri notendum. Með sama hætti mun borgin lækka verð bílastæða þar sem eftirspurn er lítil, til þess að hvetja til betri nýtingar. Gögnum verður safnað með reglulegum hætti, með mismundi aðferðum (í upphafi með handtölungum). Gæði gagnasöfnunar mun vera bætt með tíð og tíma eftir því sem tæknin tekur framförum.

Svipaðar stefnur um stýringu bílastæða hafa verið útfærðar í mörgum borgum beggja vegna við Atlantshafið s.s. Vancouver, San Francisco, Washington DC og Kaupmannahöfn.

Gjaldskyldutímar í dag endurspeglar í raun gamla tíma en áður fyrr voru verslanir almennt lokaðar á kvöldin og á sunnudögum og veitingastaðir voru færri. Nú eru breyttir tímar og benda niðurstöður gagnasöfnunar til að aðgengi að bílastæðum verði bætt með lengingu gjaldskyldu á kvöldin, og með innleiðingu gjaldskyldu á sunnudögum. Þetta á sérstaklega við verslunargötur í miðborg Reykjavíkur þar sem erfitt er að finna bílastæði á borgarlandi á kvöldin og á sunnudögum en nóg framboð er af bílastæðum í bílahúsum borgarinnar á sama tíma. Niðurstöður gagnasöfnunarinnar sýndu einnig dæmi um hið gagnstæða, þ.e. gjaldsvæði þar sem er gjaldskylda á laugardögum, þó svo að lítil eftirspurn sé eftir bílastæðum á svæðinu um helgar.

5. Niðurstöður og tillögur

Stýrihópur um stefnumörkun í bíla- og hjólastæðamálum leggur til eftirfarandi tillögur um bættu stýringu bílastæða á borgarlandi sem verður lýst nánar í næstu undirköflum hér á eftir.

- Verklagsreglur um innleiðingu nýrra gjaldsvæða á borgarlandi Reykjavíkur
- Verklagsreglur um verðbreytingar gjaldsvæða á borgarlandi Reykjavíkur
- Tillaga að gjaldskrárbreytingu
- Tillaga að verðbreytingum og innleiðingu hámarkstíma svæðis sbr. verklagsreglur um verðbreytingar gjaldsvæða
- Tillaga að lengingu gjaldskyldutíma
- Tillaga að gjaldskyldu á sunnudögum

5.1. Verklagsreglur um innleiðingu nýrra gjaldsvæða

Lagðar eru til eftirfarandi verklagsreglur um innleiðingu nýrra gjaldsvæða á borgarlandi Reykjavíkur.

VERKLAGSREGLUR um innleiðingu nýrra gjaldsvæða á borgarlandi Reykjavíkur

1. Tilgangur og gildissvið

- 1.1. Tilgangur þessara verklagsreglna er að tryggja að gagnsætt og opið verklag sé viðhaft við skilgreiningu nýrra gjaldsvæða fyrir bílastæði á borgarlandi Reykjavíkur. Reglur þessar gilda fyrir öll bílastæði á borgarlandi og á lóðum í eigu borgarinnar.

2. Orðskýringar

- 2.1. *Gjaldskyllt bílastæði* er bílastæði merkt sem slíkt, þar sem innheimt er gjald skv. gjaldskrá gjaldskyldra bílastæða í Reykjavík.
- 2.2. *Gjaldsvæði* afmarkar svæði gjaldskyldra bílastæða. Sérhvert gjaldsvæði getur haft mismunandi verð, gjaldskyldutíma og kvaðir um hámarkstíma. Ný gjaldsvæði eru innleidd samkvæmt verklagsreglum þessum. Verði, gjaldskyldutíma og kvöðum um hámarkstíma gjaldsvæða er breytt samkvæmt verklagsreglum um verðbreytingar gjaldsvæða á borgarlandi Reykjavíkur.
- 2.3. *Gjaldskrá gjaldsvæða* á borgarlandi Reykjavíkur gildir fyrir gjaldskyld bílastæði. Sjá nánar lið nr. 4.
- 2.4. *Gjaldskyldutími* er sá tími dags sem gjaldskylda er í gildi og er breytilegur eftir gjaldsvæðum.
- 2.5. *Íbúakortasvæði* er gjaldsvæði þar sem íbúakort gilda, sbr. reglur um bílastæðakort íbúa í Reykjavík.
- 2.6. *Íbúakort* veitir heimild til að leggja bifreið án endurgjalds í gjaldskyld bílastæði innan þess gjaldsvæðis sem íbúakortið tekur til, sbr. reglur um bílastæðakort íbúa í Reykjavík.

3. Markmið

- 3.1. Að framfylgja markmiðum Aðalskipulags Reykjavíkur og stuðla að fjölbreyttri notkun bílastæða í borgarlandi með því að stýra eftirspurn eftir bílastæðum og styðja þannig við þjónustuaðila, gesti og íbúa.

4. Gjaldsvæði og gjaldskrá

- 4.1. Reykjavíkurborg innheimtir gjöld fyrir notkun bílastæða á gjaldsvæðum sbr. gjaldskrá gjaldskyldra bílastæða í Reykjavík. Gjaldskrá er endurskoðuð a.m.k. árlega. Yfirlit yfir staðsetningu, tegund og gjöld gjaldsvæða er aðgengilegt á vef Reykjavíkurborgar:
<http://www.bilastaedasjodur.is/gjaldskylda/gjaldsvaedin>.

5. Innleiðing nýrra gjaldsvæða

- 5.1. Hagsmunaaðilar staðsettir við tiltekna götu/lóð, s.s. fyrirtæki, stofnanir, hagsmunasamtök og íbúar, geta óskað eftir því að innleitt verði nýtt gjaldsvæði með því að senda inn beiðni til Reykjavíkurborgar á netfangið bilastaedasjodur@reykjavik.is. Í beiðninni skal rökstyðja þörf á gjaldskyldu bílastæða og lýsa vandamálum sem snúa að bílastæðum fyrir íbúa/gesti/þjónustuaðila.
- 5.2. Reykjavíkurborg getur lagt til að skilgreint verði nýtt gjaldsvæði án þess að beiðni liggja fyrir og skal þá fylgja sama verklagi hér að neðan.
- 5.3. Við mat á innleiðingu nýrra gjaldsvæða safnar Reykjavíkurborg upplýsingum um:
 - a) Bílastæðanýtingu á viðkomandi svæði yfir mismunandi tíma dags.
- 5.4. Við ákvörðun á innleiðingu nýrra gjaldsvæða er horft til þess að:
 - a) Bílastæðanýting sé að jafnaði yfir 85% á þeim tímum sem eftirspurn er í hámarki svo tilefni sé til að stofna nýtt gjaldsvæði, og/eða
 - b) Reykjavíkurborg metur svo að innleiðing á nýju gjaldsvæði sé mikilvægur liður í að ná markmiðum sem tilgreind eru í 3. gr.

6. Ákvörðun á verði og gjaldskyldu nýrra gjaldsvæða

- 6.1. Reykjavíkurborg metur verð og gjaldskyldutíma bílastæða innan nýrra gjaldsvæða hverju sinni, sbr. verklagsreglur um verðbreytingar gjaldsvæða á borgarlandi Reykjavíkur.

7. Skyldur Reykjavíkurborgar

- 7.1. Samþykki Reykjavíkurborg að innleiða nýtt gjaldsvæði, eru hagsmunaaðilar upplýstir um mörk gjaldsvæðisins, gjaldskrá og hvort íbúar innan gjaldsvæðisins eigi kost á íbúakorti, sbr. reglur um bílastæðakort íbúa í Reykjavík.
- 7.2. Samþykki Reykjavíkurborg ekki að stofna nýtt gjaldsvæði, er viðkomandi umsóknaraðila (sbr. grein 5.1) tilkynnt um niðurstöður þess efnis.
- 7.3. Við innleiðingu nýrra gjaldsvæða skal Reykjavíkurborg:
 - a) Annast uppsetningu skilta og gjaldmæla og viðhalda borgarlandi.
 - b) Veita upplýsingar um gjaldskrá, gjaldsvæði, íbúakortasvæði, greiðslumöguleika og upplýsingar um stöðvunarbrot á vefsíðu borgarinnar: <https://www.bilastaedasjodur.is/>.

8. Endurskoðun

- 8.1. Reykjavíkurborg áskilur sér rétt á að endurskoða verklagsreglur um fjölgun gjaldsvæða á borgarlandi Reykjavíkur árlega, með hliðsjón af reynslu og nýjum upplýsingum.

5.2. Verklagsreglur um verðbreytingar gjaldsvæða

Lagðar eru til eftirfarandi verklagsreglur um verðbreytingar gjaldsvæða á borgarlandi Reykjavíkur.

VERKLAGSREGLUR um verðbreytingar gjaldsvæða á borgarlandi Reykjavíkur

1. Tilgangur og gildissvið

- 1.1. Tilgangur þessara verklagsreglna er að tryggja að gagnsætt og opið verklag sé viðhaft við verðbreytingar gjaldsvæða bílastæða á borgarlandi Reykjavíkur. Reglur þessar gilda fyrir öll gjaldskyld bílastæði á borgarlandi og gjaldskyld bílastæði á lóðum í eigu borgarinnar.

2. Orðskýringar

- 2.1. *Gjaldskyllt bílastæði* er bílastæði merkt sem slíkt, þar sem innheimt er gjald skv. gjaldskrá gjaldskyldra bílastæða í Reykjavík.
- 2.2. *Gjaldsvæði* afmarkar svæði gjaldskyldra bílastæða. Sérhvert gjaldsvæði getur haft mismunandi verð, gjaldskyldutíma og kvaðir um hámarkstíma og er breytt samkvæmt verklagsreglum þessum. Ný gjaldsvæði eru innleidd samkvæmt verklagsreglum um innleiðingu nýrra gjaldsvæða á borgarlandi Reykjavíkur.
- 2.3. *Gjaldskrá gjaldsvæða* á borgarlandi Reykjavíkur gildir fyrir gjaldskyld bílastæði. Sjá nánar lið nr. 4.
- 2.4. *Gjaldskyldutími* er sá tími dags sem gjaldskylda er í gildi og er breytileg eftir gjaldsvæðum.
- 2.5. *Hámarkstími* eru tímatakörk sem gilda um það hversu lengi má leggja ökutæki innan gjaldsvæðis.
- 2.6. *Íbúakortasvæði* er gjaldsvæði þar sem íbúakort gilda, sbr. reglur um bílastæðakort íbúa í Reykjavík.
- 2.7. *Íbúakort* veitir heimild til að leggja bifreið án endurgjalds í gjaldskyllt bílastæði, innan þess gjaldsvæðis sem íbúakortið tekur til, sbr. reglur um bílastæðakort íbúa í Reykjavík.

3. Markmið

- 3.1. Að framfylgja markmiðum Aðalskipulags Reykjavíkur og stuðla að fjölbreyttri notkun bílastæða í borgarlandi með því að stýra eftirspurn eftir bílastæðum og styðja þannig við þjónustuaðila, gesti og íbúa.

4. Gjaldsvæði og gjaldskrá

- 4.1. Reykjavíkurborg innheimtir gjöld fyrir notkun bílastæða á gjaldsvæðum sbr. gjaldskrá gjaldskyldra bílastæða í Reykjavík. Gjaldskrá er endurskoðuð a.m.k. árlega. Yfirlit yfir staðsetningu, tegund og gjöld gjaldsvæða er aðgengilegt á vef Reykjavíkurborgar:
<http://www.bilastaedasiodur.is/gjaldskylda/gjaldsvaedin>.

5. Verðbreytingar gjaldsvæða

- 5.1. Ákvarðanir um verðbreytingar gjaldsvæða skulu byggja á viðmiðum um ákjósanlega bílastæðanýtingu.
- 5.2. Ákjósanleg bílastæðanýting í sérhverri götu og/eða lóð í eigu borgarinnar er að jafnaði á bilinu 60-85%.
- 5.3. Gögnum um bílastæðanýtingu innan gjaldsvæða skal vera safnað a.m.k. árlega.
- 5.4. Byggt á gögnum um *bílastæðanýtingu*, gildir eftirfarandi fyrir sérhverja götu/lóð innan gjaldsvæða:
 - 5.4.1. Ef bílastæðanýting mælist yfir 85%:
 - a) Verð er hækkað í næsta verðflokk skv. gjaldskrá, og/eða
 - b) Settar eru kvaðir um hámarkstíma
 - 5.4.2. Ef bílastæðanýting mælist undir 60%:
 - a) Verð er lækkað í næsta verðflokk skv. gjaldskrá
- 5.4.3. Ef bílastæðanýting mælist á milli 60-85% er verð gjaldskyldra bílastæða óbreytt.
- 5.5. Undantekningarnar á því að fylgt sé verklagi í grein 5.4 eru eftirfarandi:

- a) Fyrirhugaðar breytingar á verði, gjaldskyldutíma eða kvöðum á hámarkstíma í nærliggjandi götu/götum eru taldar geta haft áhrif á nýtingu bílastæða, eða
- b) Núverandi/fyrirhugaðar framkvæmdir eða skipulagsbreytingar hafa áhrif á nýtingu bílastæða, eða
- c) Talin er þörf á að stuðla að skýrari samfellu gjaldsvæða. Við þær aðstæður getur Reykjavíkurborg metið sem svo að tiltekin gata/lóð beri sama verð/hámarkstíma/gjaldskyldutíma og nærliggjandi götur.

6. Skyldur Reykjavíkurborgar

- 6.1. Við breytingar á gjaldskrá, skal Reykjavíkurborg:
 - a) Annast uppfærslu skilta, gjaldmæla og greiðslukerfa
 - b) Uppfæra upplýsingar um gjaldskrá á vefsíðu borgarinnar.

7. Endurskoðun

- 7.1. Reykjavíkurborg áskilur sér rétt á að endurskoða verklagsreglur um verðbreytingar gjaldsvæða bílastæða á borgarlandi árlega, með hliðsjón af reynslu og nýjum upplýsingum.

5.3. Tillaga að gjaldskrárbreytingu

Núverandi gjaldskrá gjaldsvæða bílastæða á borgarlandi samanstendur af tveimur verðflokkum þ.e. 370 kr/klst, og 190 kr/klst, með þeirri undantekningu að á gjaldsvæði P3 lækkar verðið í 55 kr/klst eftir fyrstu tvær klukkustundirnar. Gjaldskrána má sjá í töflu 1 hér að neðan.

TAFLA 1 Núverandi gjaldskrá gjaldsvæða bílastæða.

GJALDSVÆÐI	VERÐFLOKKAR (KR/KLST)	GJALDSKYLDUTÍMI
P1	370	9:00-18:00 virka daga
P2	190	
P3	190*	10:00-16:00 laugardaga
P4	190	8:00-16:00 virka daga

* 55 kr/klst eftir fyrstu tvær klukkustundir.

Við endurskoðun á gjaldskránni var tekið mið af rannsóknum og fyrirkomulagi á gjaldskrá bílastæða á borgarlandi í erlendum borgum. Lagðar eru til eftirfarandi breytingar á gjaldskrá:

- **Fjölga verðflokkum úr tveimur í fjóra til að stýra betur eftirspurn eftir bílastæðum:** Með fleiri verðflokkum er hægt stýra betur eftirspurn bílastæða. Gögn sem var safnað um bílastæðanýtingu gjaldskyldra stæða sýna að nýtingin mældist bæði yfir 85% og undir 60%. Það gefur til kynna að forsendur séu fyrir bæði lægra og hærra verði til að mæta eftirspurn. Því er lagt til að einn verðflokkur verði lægri en núverandi gjaldskrá þ.e. 100 kr/klst, og annar hærri þ.e. 600 kr/klst.
- **Einfalda samanburð á milli verðflokka:** Lagt er til að núverandi verðflokkar séu námundaðir að næsta hundraði, m.ö.o. verðflokkur 370 kr/klst námundast í 400 kr/klst, og verðflokkur 190 kr/klst námundast í 200 kr/klst. Með því að námunda verðflokka að hundraði ferkar en að heilum tug, verður gjaldskráin skýrari og verðsamanburður á milli gjaldsvæða einfaldari fyrir notendur.
- **Fella niður breytileg verð innan sama gjaldsvæðis:** Á gjaldsvæði P3 er verðið breytilegt eftir lengd þess tíma sem bíl er lagt en verðið er 190 kr/klst fyrstu tvær klukkustundirnar og 55 kr/klst þar eftir. Ástæðan fyrir því að verð lækkar er til að koma til móts við þá sem leggja bílum sínum í lengri tíma, s.s. starfsmenn, og voru P3 gjaldsvæðin upphaflega skilgreind á svæðum þar sem eftirspurn eftir skammtímastæðum er lítil. Í dag hafa forsendur fyrir breytilegu verði breyst á nokkrum svæðum, og þá er vandasamt að leggja mat á það hvornig skal breyta verði á gjaldsvæði P3 til að mæta breyttri eftirspurn. Þar af leiðandi er lagt til að felld verði út breytileg verð í gjaldskrá gjaldskyldra bílastæða, sem bæði gerir gjaldskrána einfaldari fyrir notendur og jafnframt fellur betur að nýjum verklagsreglum um breytingu á verði gjaldsvæða bílastæða. Við innleiðingu á þessari breytingu er lagt til að verð á gjaldsvæði P3 verði 100 kr/klst sem jafnframt verður lægsti verðflokkurinn.
- **Sveigjanlegri gjaldskyldutími:** Gögn um bílastæðanýtingu sem var safnað haustið 2018 og vorið 2019, gefa til kynna að takmarkanir séu á gjaldskyldutímum eins og þeir eru í dag. Sem dæmi mælist bílastæðanýting oft yfir 85% eftir að gjaldskyldutíma lýkur á virkum dögum sem gefur til kynna að ákjósanlegt sé að lengja gjaldskyldutímann, sérstaklega þar sem verslanir og veitingastaðir eru enn með

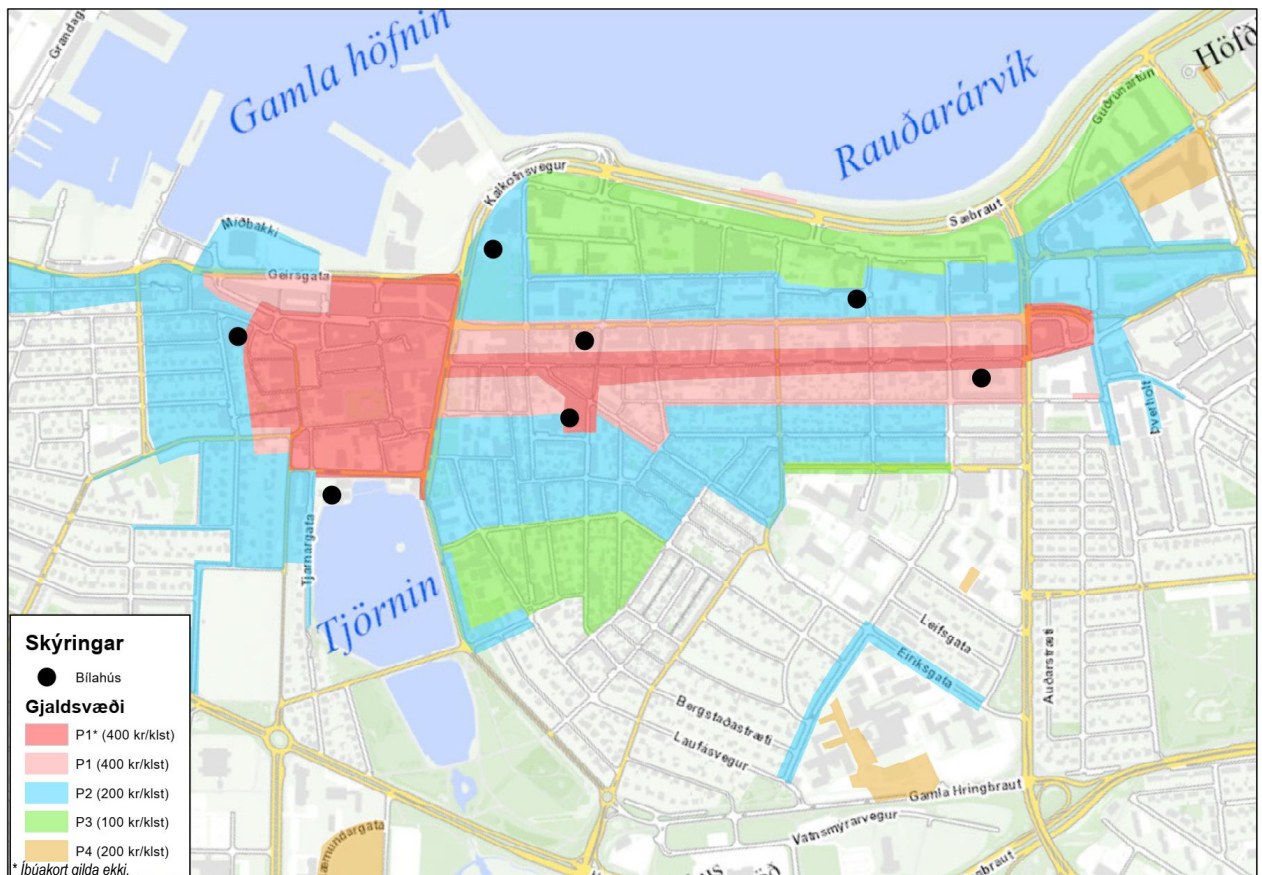
starfsemi í gangi á kvöldin til að auðvelda viðskiptavinum að finna laus bílastæði. Að auki eru nokkur svæði þar sem eftirspurn eftir bílastæðum er mjög lítil, t.d. á svæðum þar sem skrifstofur eru lokaðar um helgar. Þar af leiðandi er lagt er til að gjaldskyldutími verði sveigjanlegri en núverandi gjaldskrá, þ.e. að bæði sé hægt að lengja og stytta gjaldskyldutímann eins og þörf er á til að stýra betur eftirspurn eftir bílastæðum. Þessar breytingar styðja jafnframt við innleiðingu á nýjum verklagsreglum um verðbreytingar gjaldsvæða.

Tillaga að nýrri gjaldskrá

Með ofangreind atriði að leiðarljósi er lagt er til að ný gjaldskrá samanstandi af fjórum verðflokkum, sbr. töflu 2. Verð núverandi gjaldsvæða bílastæða hefur verið uppfært á mynd 1 í samræmi við nýja verðflokka. Athuga skal að við þessar breytingar breytast ekki mörk gjaldsvæða, aðeins verðflokarnir.

TAFLA 2 Tillaga að nýjum verðflokkum (gjaldsvæða).

VERÐFLOKKUR	VERÐ (KR/KLST)
1	600
2	400
3	200
4	100



MYND 1 Yfirlit yfir núverandi gjaldsvæði bílastæða miðað við nýja verðflokka. Ekki hafa verið skilgreind svæði í hæsta verðflokki þ.e. 600 kr/klst.

Nýir gjaldskylduflokkar

Að lokum er lagt til að gjaldskyldutímar bílastæða taki mið af þeirri flokkun sem tilgreind er í töflu 3. Lagt er til að tími gjaldskyldu hefjist kl. 8.00 á öllum gjaldsvæðum. Í því felst bætt stýring bílastæða sem getur m.a. stuðlað að bættri nýtingu bílahúsa. Þessi breyting ætti að hafa takmörkuð áhrif á íbúa innan íbúakortasvæða þar sem íbúar hafa aðgang að íbúakorti sem veitir heimild til að leggja bifreið án endurgjalds í gjaldskyld bílastæði innan þess svæðis sem íbúakortið tekur til.

Mikilvægt er þó að hafa í huga við breytingu á gjaldskyldutímum að nokkuð einfalt sé fyrir notendur að skilja hvar gjaldskyldutími er lengri/styttri. Meðal leiða til þess er að láta lengingu gjaldskyldu elta mörk gjaldsvæða og/eða tryggja góðar skiltamerkingar.

TAFLA 3 Tillaga að nýjum gjaldskyldutímum.

FLOKKAR GJALDSKYLDUTÍMA	TÍMI DAGS	
	Virkir dagar	Laugardagar/Sunnudagar
a	8:00 - 16:00	-
b	8:00 - 18:00	10:00 - 16:00
c	8:00 - 20:00	10:00 - 20:00

5.4. Tillaga að verðbreytingum og innleiðingu hámarkstíma svæðis

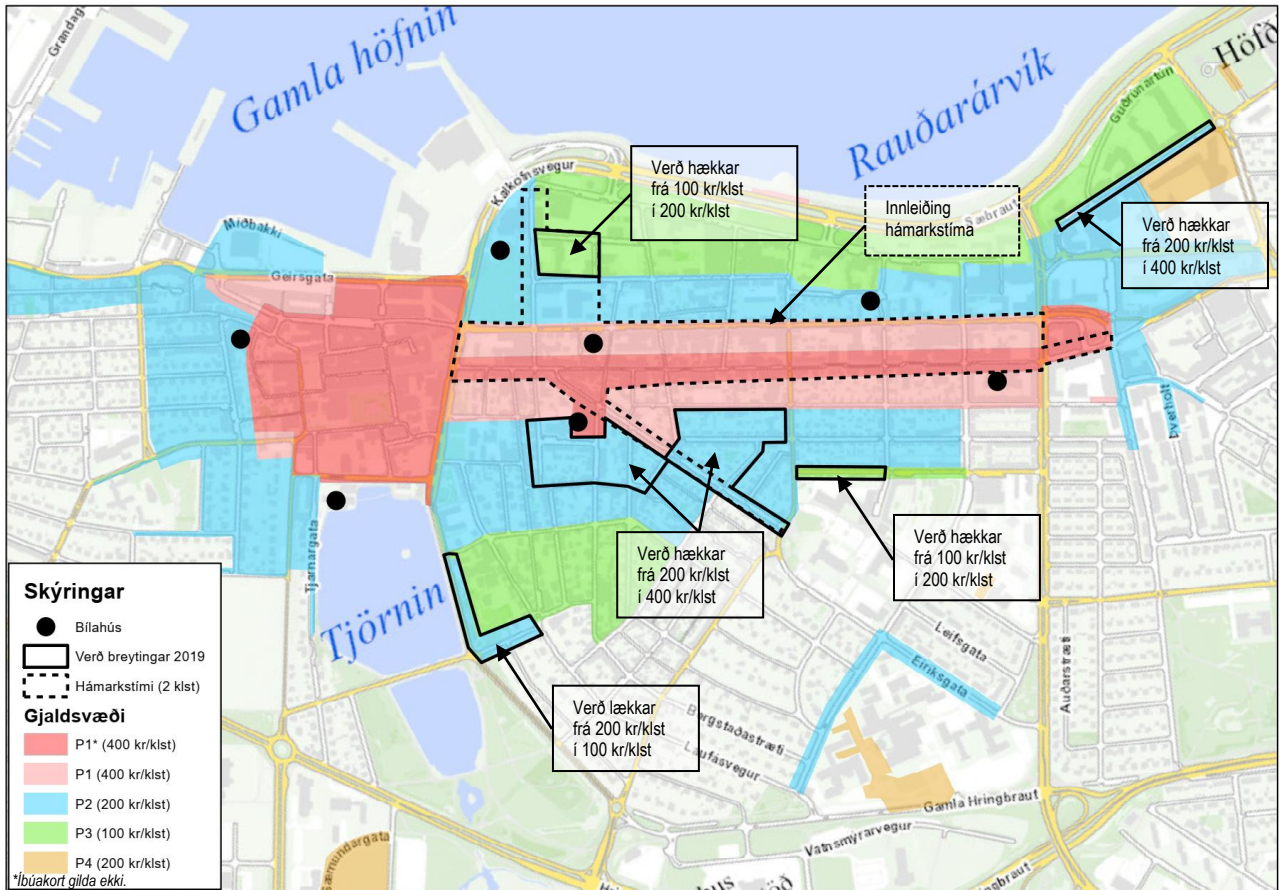
Í verklagsreglum um verðbreytingar gjaldsvæða bílastæða á borgarlandi (kafli 5.2) eru sett viðmið um að ákjósanleg bílastæðanýting í sérhverri götu á borgarlandi og lóðum í eigu borgarinnar verði að jafnaði á bilinu 60-85% á þeim tímum sem gjaldskylda er. Byggt á gögnum sem aflað er um bílastæðanýtingu, gildir eftirfarandi í verklagsreglum:

- a) Ef bílastæðanýting mælist yfir 85%:
 - a. Verð er hækkað í næsta verðflokk skv. gjaldskrá, og/eða
 - b. Settar eru kvaðir um hámarkstíma
- b) Ef bílastæðanýting mælist undir 60%:
 - a. Verð er lækkað í næsta verðflokk skv. gjaldskrá
- c) Ef bílastæðanýting mælist á milli 60-85% helst verð gjaldskyldra bílastæða óbreytt

Tilgangurinn með þessum reglum er að stýra eftirspurn eftir bílastæðum. Þar sem eftirspurn er mikil og þar sem fá eða engin bílastæði eru laus (bílastæðanýting yfir 85%), er verð bílastæða hækkað eða settar eru kvaðir um hámarkstíma sem leggja má í bílastæði. Slíkar verðhækkanir/tímatakmarkanir geta haft margvísleg áhrif s.s. hvatt ökumenn til að dvelja í skemmri tíma, leggja í lengri í fjarlægð frá áfangastað þar sem gjald er lægra (eða engar tímatakmarkanir gilda), leggja í bílahúsum eða velja sér annan fararmáta. Ávinningurinn er bætt aðgengi að bílastæðum þar sem bílastæðanýting verður síður yfir 85% sem eykur líkur þess að ökumenn finni bílastæði nærri þeim áfangastað sem þeir sækja.

Gögnum um bílastæðanýtingu var safnað á virkum dögum haustið 2018 og vorið 2019 á flestum gjaldskyldum bílastæðum í miðborginni. Um haustið var gögnum um bílastæðanýtingu safnað frá kl. 09.00 til 19.00. Í ljós kom að bílastæðanýtingin mældist mest um hádegi þ.e. frá kl. 11.00-13.00 meðan gjaldskyldutími er í gildi (sem lýkur kl. 18:00 á virkum dögum). Því var ákveðið að safna gögnum að nýju vorið 2019 en eingöngu telja á þeim tímum sem eftirspurnin mældist mest þ.e. frá kl. 11.00-13.00.

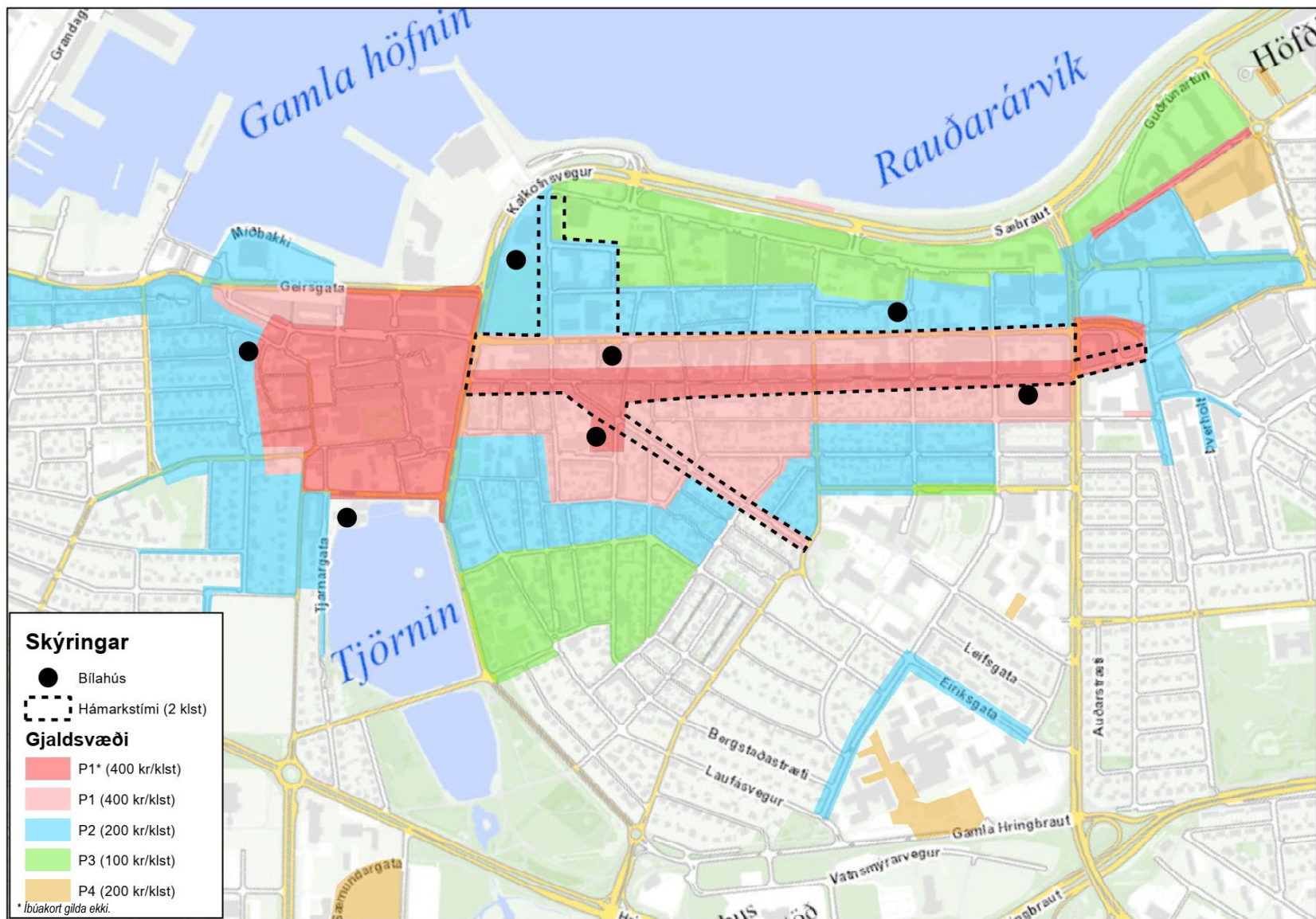
Byggt á verklagsreglum um verðbreytingar gjaldsvæða (kafli 5.2.) og á þeim gögnum um bílastæðanýtingu sem var aflað, eru lagðar til eftirfarandi verðbreytingar og svæði sem skilgreind verða með tveggja klukkustunda hámarkstíma, sjá mynd 2.



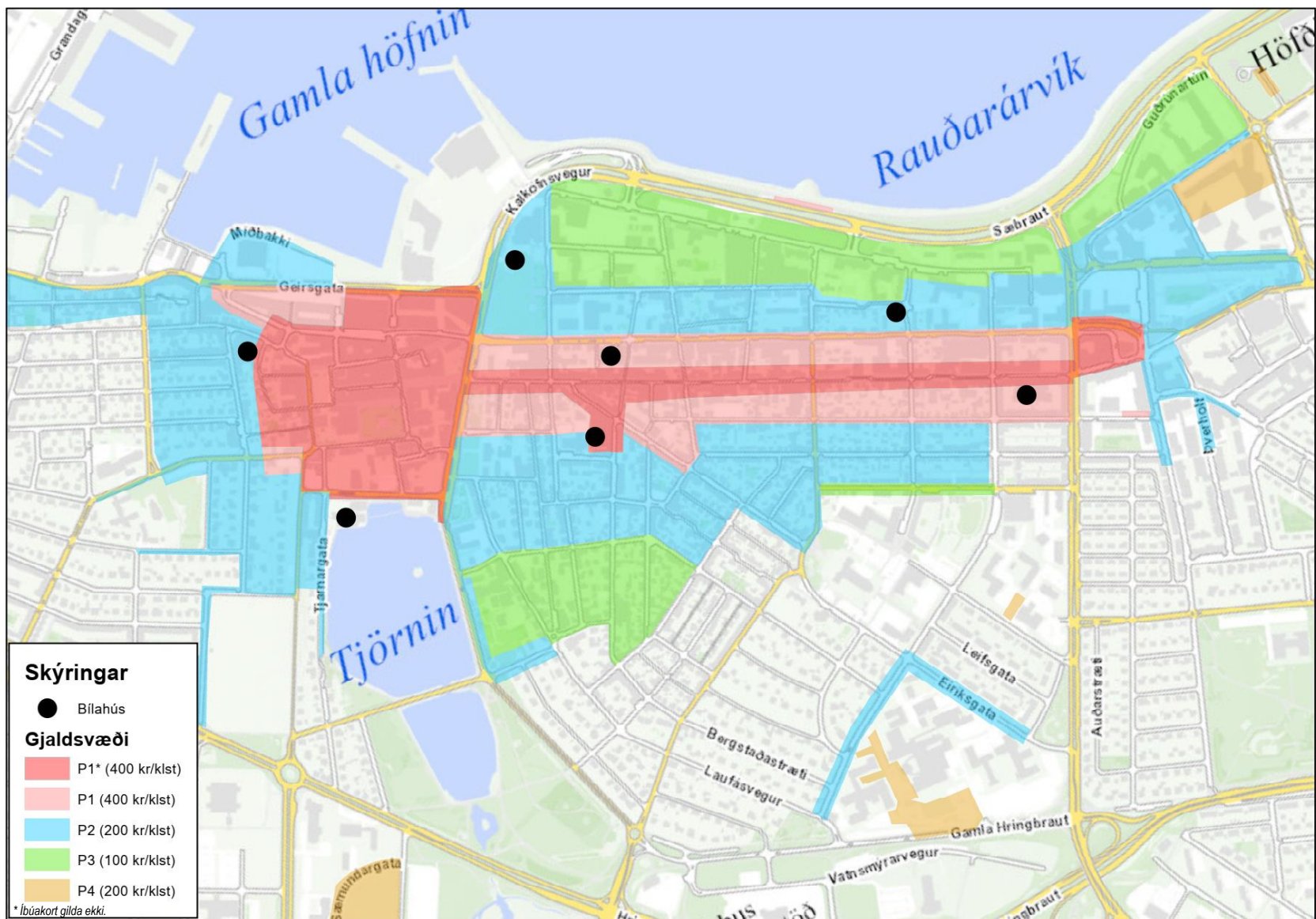
MYND 2 Tillaga að verðbreytingum og innleiðingu 2-klst. hámarkstíma svæðis.

Tillaga að breyttum verðum gjaldsvæða og innleiðingu tveggja klst. hámarkstíma svæðis

Tillaga að nýjum mörkum gjaldsvæða og skilgreiningu svæða með tveggja klst. hámarkstíma fyrir gjaldskyld bílastæði á borgarlandi (í samræmi við þá tillögu sem sýnd er á mynd 2) má sjá á mynd 3 á næstu síðu. Til samanburðar má sjá mörk núverandi gjaldsvæða á mynd 4 á bls. 16.



MYND 3 Tillaga að nýjum mörkum gjaldsvæða og innleiðingu 2-klst. hámarkstíma svæðis.



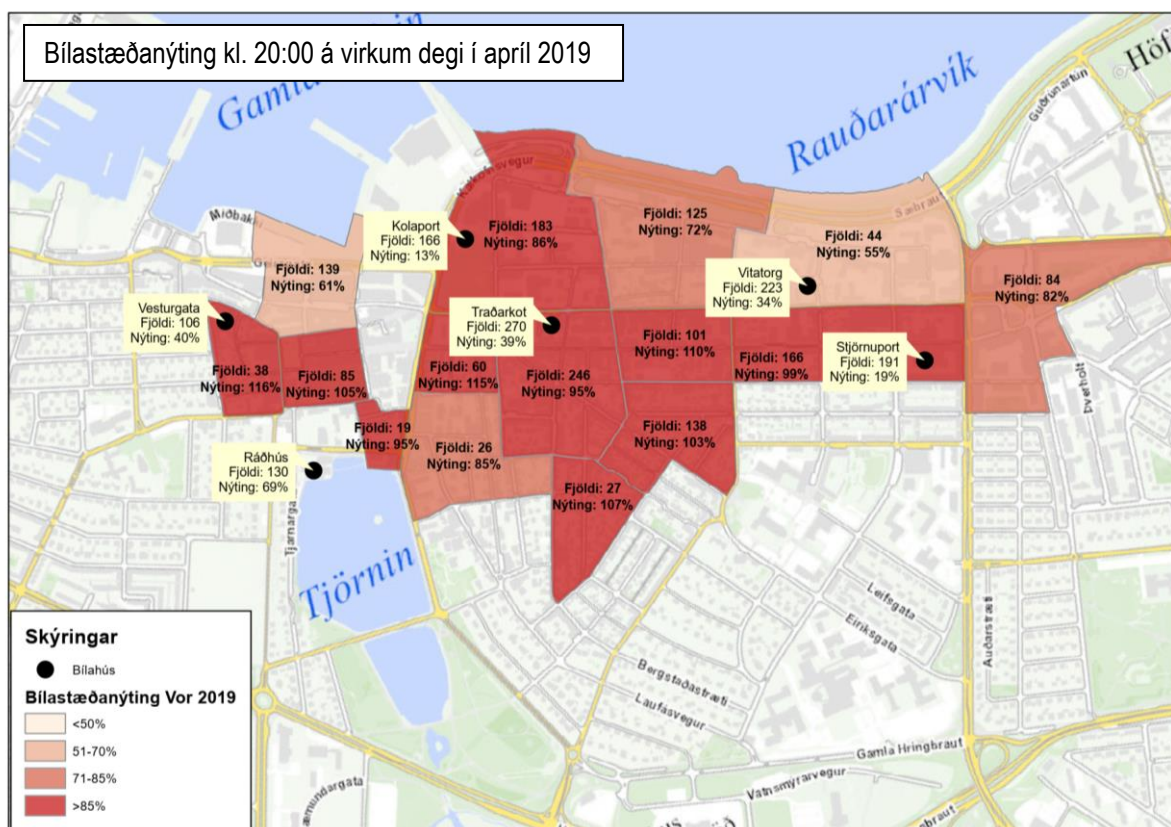
MYND 4 Núverandi gjaldsvæði (verð gjaldsvæða taka mið af tillögu að nýrri gjaldskrá).

5.5. Tillaga að lengingu gjaldskyldutíma

Í dag lýkur gjaldskyldu bílastæða á borgarlandi kl. 18.00 á virkum dögum og klukkan 16.00 um helgar. Á virkum dögum koma margir íbúar heim milli kl. 16.00 og 18.00, og á sama tíma fara margir í miðbæinn, s.s. fólk að sækja veitingastaði og skemmtun, ásamt gestum sem heimsækja íbúa í miðbænum. Þar sem ekki er gjaldskylda við götukanta á þessum tíma, á meðan greiða þarf fyrir bílastæði í bílahúsum, er það fyrsti kostur margra að leggja við götukanta. Rannsóknir sýna að fólk er tilbúið til að eyða umtalsverðum tíma í að leita að bílastæðum við götukanta.

Til að skoða samband milli nýtingar bílastæða í borgarlandi og í bílahúsum á kvöldin, var gögnum um bílastæðanýtingu safnað á virkum dögum haustið 2018 og vorið 2019. Um haustið var gögnum um bílastæðanýtingu safnað frá kl. 09.00 til 19.00. Bílastæðanýting mældist hæst á öllum gjaldsvæðum á kvöldin þar sem meðalnýting á P1 var yfir 85% sem þýðir að fá eða engin bílastæði voru laus á þessum tíma. Sambærilegar niðurstöður voru fyrir mörg svæði innan gjaldsvæða P2 og P3. Vorið 2019 var gögnum aftur safnað um kvöldið en lögð var áhersla á að safna gögnum um bílastæðanýtingu í kringum bílahús borgarinnar. Á sama tíma var einnig aflað upplýsinga um bílastæðanýtingu í bílahúsum borgarinnar með það að leiðarljósi að bera saman bílastæðanýtingu bílastæða á borgarlandi saman við nýtingu bílastæða í bílahúsum borgarinnar.

Meginniðurstöður gagnasöfnunarinnar eru að bílastæði við götukanta eru fullnýtt á kvöldin á meðan nægt framboð er af bílastæðum í öllum bílahúsum borgarinnar. Sem dæmi mældist nýting bílastæða nærri 100% á Laugavegi og Skólavörðustíg kl. 19.00 og 20.00 en mældist undir 40% í öllum bílahúsum á sama tíma. Bílastæðanýting við götukanta innan umferðarreita og í bílahúsum borgarinnar kl. 20.00 er sýnd á mynd 5.



MYND 5 Fjöldi taldra bílastæða á borgarlandi vorið 2019 (merkt „Fjöldi“) og samsvarandi bílastæðanýting (merkt „Nýting“) innan umferðarreita kl. 20:00. Staðsetning bílahúsa¹ er merkt með svörtum punkti, og er fjölda stæða í bílahúsum ásamt nýtingu þeirra merkt í gulum kassa.

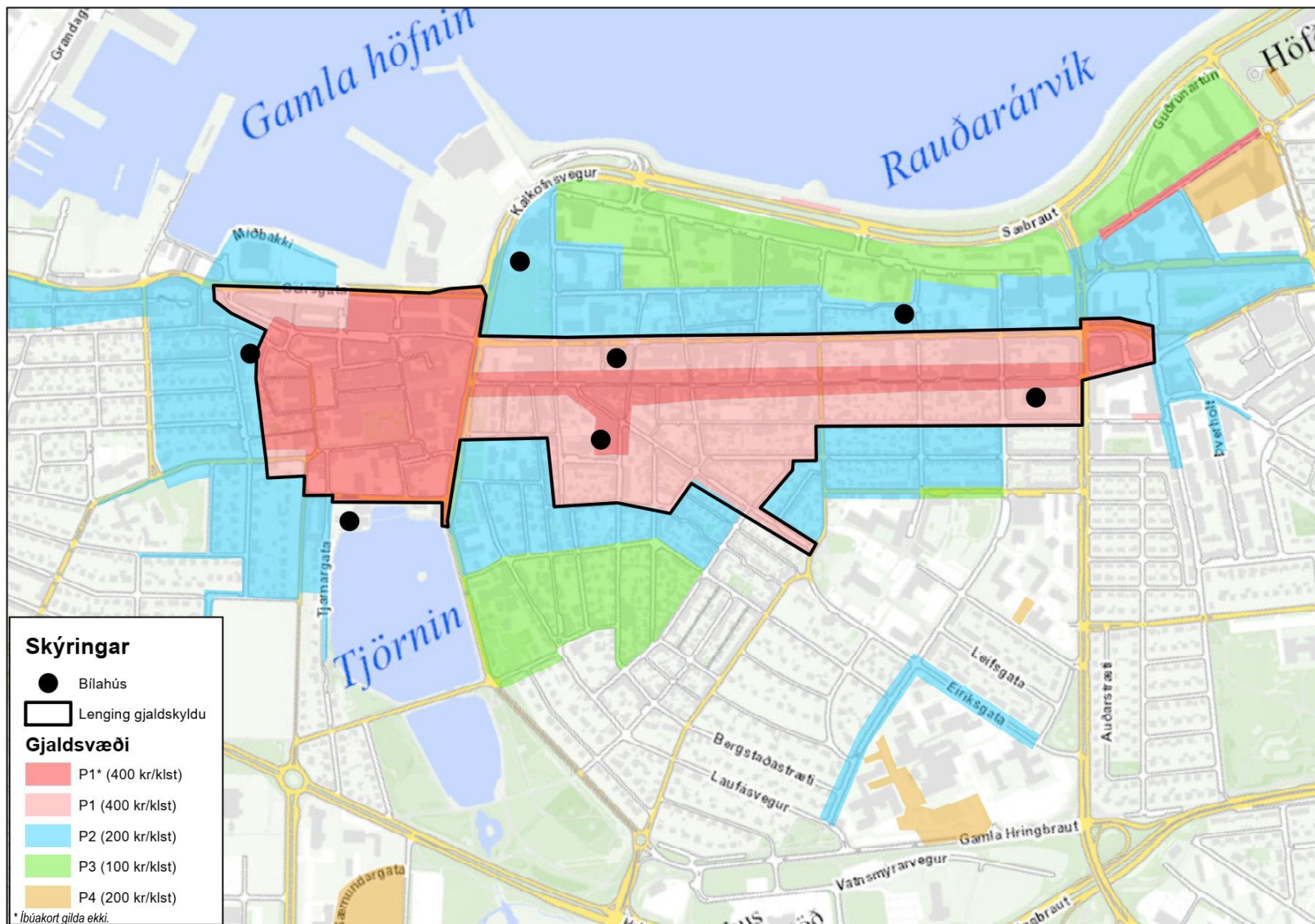
¹ Bílahúsið Bergstaðir er ekki sýnt á korti þar sem þar er verð og gjaldskyldutími sá sami og fyrir bílastæði á borgarlandi, og var því talið sem bílastæði á borgarlandi.

Tillaga að mörkum gjaldsvæða og lengingu gjaldskyldutíma

Lagt til er eftirfarandi:

- Að lengja gjaldskyldu til kl. 20.00 á svæðum þar má finna mestan þéttleika af veitingastöðum, kaffihúsum og annarri starfsemi sem er opin á kvöldin. Sem dæmi mældist eftirspurn eftir kl. 18:00 yfir 85% á Laugavegi, Skólavörðustíg og í Kvosinni.
- Að lengja gjaldskyldu til kl. 20.00 á götum nálægt bílahúsum þar sem þessi svæði mældust með bílastæðanýtingu yfir 85%. Með því aukast líkurnar á að ökumenn kjósi að leggja í bílahúsum borgarinnar.
- Að mörk þess svæðis sem gjaldskyldutími er lengdur fylgi mörkum P1 gjaldsvæðisins. Innan þessara svæða mældist nýting bílastæða yfir 85% á kvöldin (að undanskildum bílastæðum nyrst í Kvosinni). Þannig er þess gætt að einfaldara verði fyrir almenning að gera sér grein fyrir hvar mörk lengri gjaldskyldutíma liggja.

Ávinningurinn sem næst með þessum breytingum er bætt aðgengi að bílastæðum þar sem bílastæðanýting verður síður yfir 85% á kvöldin sem eykur líkurnar á því að ökumenn finni bílastæði nálægt þeim áfangastað sem þeir sækja. Miðað við ofangreinda tillögu er lögð til lenging gjaldskyldu á því svæði sem tilgreint er á mynd 6.



MYND 6 Tillaga að lengingu gjaldskyldutíma frá kl. 18.00 til 20.00 á virkum dögum, og frá kl. 16.00 til 20.00 á laugardögum.

5.6. Tillaga að gjaldskyldu á sunnudögum

Gjaldskylda bílastæða á borgarlandi er frá kl. 10:00-16:00 á laugardögum, en ekki er gjaldskylda á sunnudögum. Í dag eru fjölmargar verðslanir, veitingastaðir og kaffihús opin í miðbænum á sunnudögum, ólíkt því sem áður var. Gera má því ráð fyrir að eftirspurn eftir bílastæðum yfir miðjan daginn á sunnudögum sé ekki mjög frábrugðin laugardögum. Þar sem ekki er gjaldskylda við götukanta á sunnudögum á meðan greiða þarf fyrir bílastæði í bílahúsum er líklegt að fyrsti kostur margra sé að leggja við götukanta.

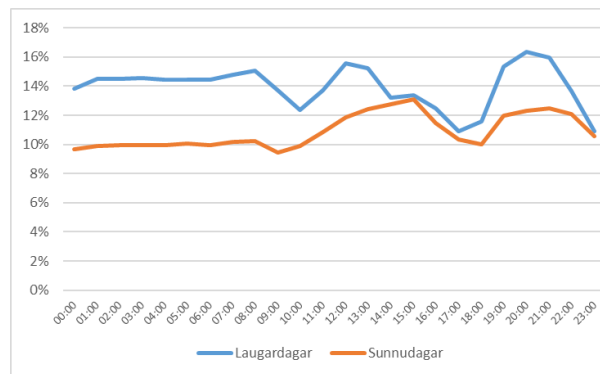
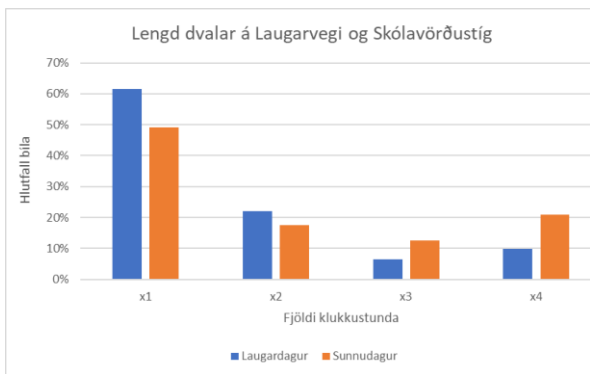
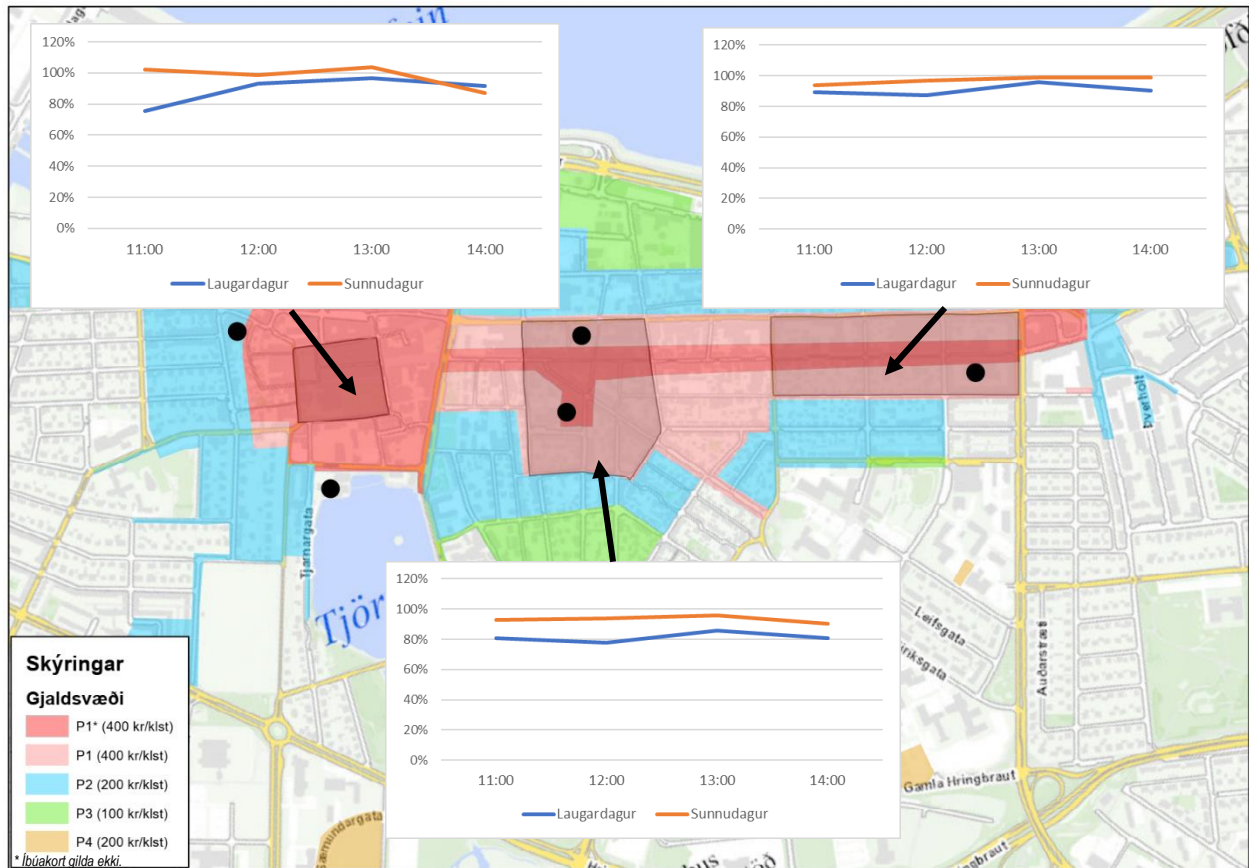
Til að meta ávinninginn af innleiðingu gjaldskyldu á sunnudögum var ákveðið að bera saman nýtingu bílastæða á sunnudögum við laugardaga og jafnframt athuga hvort munur væri á því hversu lengi bílum er lagt í bílastæði. Gögnum um bílastæðanýtingu var safnað laugardag og sunnudag við verðslunargötur og á nálægum götum frá kl. 11:00-14:00 vorið 2019 en það er sá tími sem bílastæðanýting er að jafnaði í hámarki að degi til um helgar. Á sama tíma var aflað upplýsinga um bílastæðanýtingu í bílahúsum borgarinnar. Til að athuga hvort munur væri á dvalartíma ökutækja í bílastæðum var upplýsingum safnað um dvalartíma ökutækja sem lagt var á afmörkuðu svæði á Laugavegi og Skólavörðustíg.²

Meginniðurstöður gagnasöfnunar eru eftirfarandi:

- Bílastæðanýting er hærri á sunnudögum en á laugardögum á öllum þeim svæðum sem til skoðunar voru, sjá dæmi um niðurstöður þriggja svæða á mynd 7.
- Meðalnýting bílastæða var 85%-91% á sunnudögum frá kl. 11-14 meðan meðalnýting mældist frá 71-82% á laugardögum. Rúmlega 1100 bílastæði voru talin.
- Ökutækjum var lagt í stæðum í lengri tíma á sunnudögum samanborið við laugardaga, sjá mynd 8.
- Meðalnýting bílahúsa borgarinnar er hærri á laugardögum samanborið við sunnudaga, sjá mynd 9.

Að ofangreindum niðurstöðum að dæma, þá fellst mikill ávinningur í því að innleiða gjaldskyldu á sunnudögum. Bæði getur það stuðlað að fleiri lausum bílastæðum við götukanta og að betri nýtingu bílahúsa.

² Talið var á Laugavegi frá Frakkastíg að Skólavörðustíg og á Skólavörðustíg frá Laugavegi að Týsgötu.

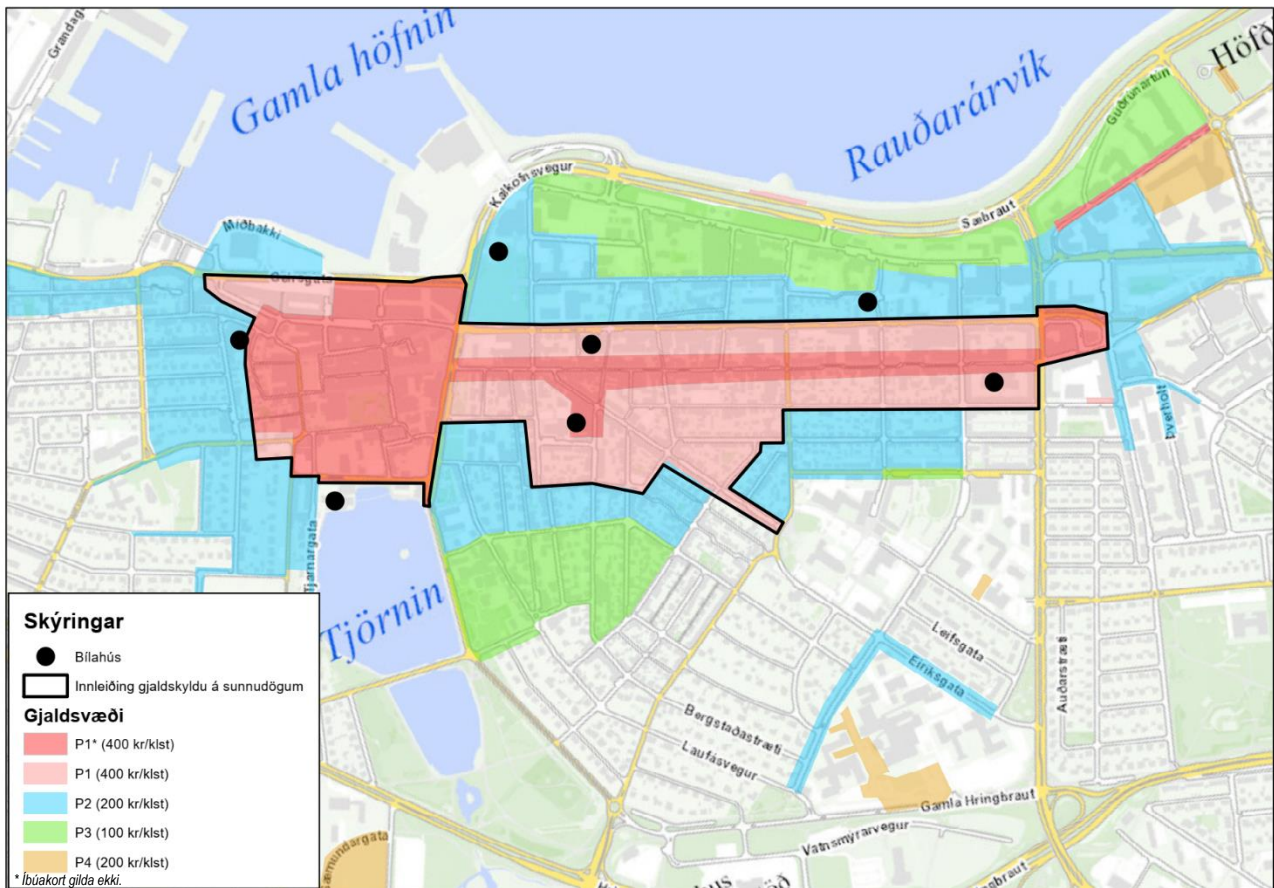


MYND 8 Lengd dvalar (e. parking turnover) á afmörkuðu svæði eftir Laugarvegi og Skólavörðustíg.

MYND 9 Meðal bílastæðanýting í bílahúsum borgarinnar á laugardögum og sunnudögum.

Tillaga að innleiðingu gjaldskyldu á sunnudögum

Lagt er til að gjaldskylda verði innleidd fyrir gjaldsvæði P1 á sunnudögum frá kl. 10.00 – 16.00, sbr. mynd 10. Með frekari gagnaöflun má skoða hvort ástæða sé til að innleiða gjaldskyldu á sunnudögum fyrir fleiri svæði.



MYND 10 Tillaga að innleiðingu gjaldskyldutíma frá kl. 10.00 til 16.00 á sunnudögum.

5.7. Aðrar niðurstöður

Á fundum sínum tók stýrihópurinn til umfjöllunar tengsl íbúakorta við bílastæðagjald húsbýggjenda, sbr. 19. gr. skipulagslaga nr. 123/2010. Árið 2015 voru gerðar breytingar á reglum um bílastæðakort íbúa í Reykjavík. Helsta breytingin laut að nýju ákvæði (3. gr. núgildandi reglna) sem bætt var við vegna lækkaðra bílastæðakrafna í skipulagi. Með ákvæðinu voru íbúakortin tengd við bílastæðagjaldið. Greinin er svohljóðandi:

Fjöldi bílastæða á lóð skal ákvarðaður í deiliskipulagi, sé tilskildum fjölda bílastæða ekki komið fyrir á lóð er Reykjavíkurborg heimilt að innheimta bílastæðagjald fyrir þann fjölda sem á vantar. Óheimilt er að gefa út fleiri íbúakort til íbúa viðkomandi lóða en vegna þeirra stæða sem greitt hefur verið fyrir. Sé ekki gerð krafa um bílastæði á lóð nýbyggingar í deiliskipulagi er óheimilt að gefa út íbúakort til íbúa viðkomandi lóða. Þar sem stæði á lóð eru í sameign allra er óheimilt að gefa út íbúakort til íbúa viðkomandi lóðar nema fyrir liggja eignaskiptayfirlýsing eða afnotaskipting stæða undirrituð af öllum eigendum lóðarinnar.

Að mati stýrihópsins er ástæða til að endurskoða tengsl bílastæðagjaldsins við íbúakortin. Lagt er til að stofnaður verði starfshópur á umhverfis- og skipulagssviði sem fái það verkefni að endurskoða reglur um bílastæðakort íbúa í Reykjavík, samþykktar á fundi borgarráðs þann 21. maí 2015. Starfshópurinn skili af sér niðurstöðum í desember 2019.

Viðauki I. Erindisbréf stýrihóps



ERINDISBRÉF

Stýrihópur um stefnumörkun í bíla- og hjólastæðamálum

Ábyrgð:

Skipulags- og samgönguráð

Inngangur:

Í aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 eru settar fram reglur um bíla- og hjólastæði eftir svæðum í Reykjavík. Hér er um almenn viðmið að ræða fyrir viðkomandi svæði. Mögulegt er að víkja frá þeim (til hækkunar eða lækkunar) við gerð hverfis- og/eða deiliskipulags og skal það rökstutt sérstaklega. Bílastæðakröfur skulu taka mið af þéttleika byggðar, almenningsamgöngum og staðsetningu í borginni. Í aðalskipulagi segir að mörkuð verði skýr stefna um bíla- og hjólastæði í hverfis- og deiliskipulagi, á grundvelli stefnu aðalskipulags. Draga þurfi úr viðmiðum um fjölda bílastæða, fækka þeim sérstaklega á nýbyggingarreitum og setja kvaðir á fyrirtæki og stofnanir um að taka upp gjaldskyldu bílastæða.

Í aðalskipulagi Reykjavíkur segir einnig að unnin verði markviss áætlun um gjaldskyldu bílastæða í borgarlandinu og að reglur um bílastæðagjald og gjaldskrá um bílastæðagjald verði endurskoðuð.

Sjá nánar tillögu um stefnumörkun í bíla- og hjólastæðamálum, dags. 20. janúar 2017.

Hlutverk:

Að leggja fram tillögu að frekari stefnumörkun í bíla- og hjólastæðamálum í borginni. Horft verði til áhrifabátta sem koma til með að breyta þörf og nýtingu bílastæða í borginni í framtíðinni.

Helstu verkefni:

Stýrihópnum er falið að vinna tillögu um:

- Ný viðmið um fjölda bíla- og hjólastæða fyrir skipulagsgerð og við útgáfu byggingarleyfa.
- Verklag við fjölgun gjaldskyldusvæða í borginni.
- Endurskoðun gjaldskrár og gjaldskyldutíma bílastæða og endurskoðun á lögum/reglum til að auðvelda breytingar á gjaldskrá.

Stýrihópurinn skipa:

Gunnlaugur Bragi Björnsson, Kristín Soffía Jónsdóttir og Valgerður Sigurðardóttir.

Starfsmenn stýrihóps:

Þorsteinn R. Hermannsson, Kolbrún Jónatansdóttir, Vigdís Þóra Sigfúsdóttir, Lilja Sigurbjörg Harðardóttir, Haraldur Sigurðsson, Jón Kjartan Ágústsson og Óskar Torfi Þorvaldsson.

Til ráðgjafar og samstarfs:

Með stýrihópnum starfi eftir þörfum aðrir fulltrúar skrifstofu samgöngustjóra og borgarhönnunar, embættis skipulagsfulltrúa, embættis byggingarfulltrúa, skrifstofu sviðsstjóra, skrifstofu eigna- og atvinnuþróunar og Bílastæðasjóðs. Stýrihópurinn geti kallað til ráðgjafa og skal ráðgjöfin greidd af Bílastæðasjóði.

Starfstímabil:

Tillögu um stefnumörkun í bíla- og hjólastæðamálum verði skilað til skipulags- og samgönguráðs fyrir 1. desember 2018.

Samþykkt á fundi skipulags- og samgönguráðs 29. ágúst 2018.