

16. NÓVEMBER 2018

Samgöngur og borgarhönnun

Greiningar- og aðgerðaáætlun með aðferðafræði
kynjaðrar fjárhags- og starfsáætlunar



Umhverfis- og skipulagssvið



Greining þjónustupáttar

Þjónustupáttur: Samgöngur og borgarhönnun

Nafn fagsviðs/skrifstofu: Skrifstofa samgöngustjóra og borgarhönnunar

Nafn ábyrgðaraðila: Ólöf Örvarsdóttir sviðsstjóri USK

Greiningaraðilar/teymi: Þorsteinn R. Hermannson, Steinunn Rögnvaldsdóttir, Hreinn Ólafsson, Gunnar Hersveinn Sigursteinsson og Anna Guðmunda Andrésdóttir.

Í áfangaskýrslu um samgöngur og jafnrétti sem unnin var á vegum Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins, Vegagerðarinnar og fyrirtækisins Viaplan, segir að ekki verði um villst að umtalsverður kynjamunur sé í samgöngum; áætlunum, ákvörðunum og aðgengi. Umrædd skýrsla er frá apríl 2018¹ og er ein fyrsta ítarlega greiningin á samgöngumálum frá jafnréttissjónarmiði sem gerð hefur verið hérlendis. Þörf er á að rannsaka betur kynjamun á vali á ferðamáta, tilgangi og tíðni ferða, vegalengdum, öryggistilfinningu – og hvað getur orsakað slíkan mun, auk þess sem mikilvægt er að taka með í reikninginn aðrar mismunabreytur svo sem aldur, fötlun, efnahag o.fl.

Reykjavíkurborg hefur tekið upp kynjaða starfs- og fjárhagsáætlanagerð með það að markmiði að samþætta mannréttindastefnu við ákvarðanatöku í fjármálum og þannig stuðla að réttlátri meðferð fjármuna borgarinnar. Með það að markmiði eru þjónustupættir greindir út frá jafnréttissjónarhorni. Samgöngukerfi og borgarumhverfi er sameiginlegt kerfi og svæði allra borgarbúa (og gesta) og mikilvægt að stuðla að því að fólk hafi jöfn tækifæri og aðgengi til að nýta sér það. Vonir greiningarteymisins standa til að greining á þjónustupættinum Samgöngum og borgarhönnun geti stuðlað enn frekar að því að svo sé.

Áætlaður kostnaður og tekjur v. þjónustupáttar skv. nýjustu fjárhagsáætlun:

Kostn.st	Kostn.st(T)	Tsundl(T)	Áætlun 2019
U3600	Samgöngur	Tekjur	-25.000.000,00
U3600	Samgöngur	Laun og launatengd gjöld	100.156.553,00
U3600	Samgöngur	Annar rekstrarkostnaður	41.094.500,00
U3600	Samgöngur		116.251.053,00

Skipulag og verkefni innan þjónustupáttarins

Skrifstofa samgöngustjóra og borgarhönnunar vinnur að borgarhönnun og þróun samgangna út frá samþykktri stefnumörkun borgaryfirvalda. Nánari stefnumörkun, skipulag og undirbúningur verkefna næstu ára í þessum málaflokkum er á ábyrgð skrifstofunnar. Starfsmenn skrifstofunnar voru samtals 10 þann 1. nóvember 2018. Þar af voru 4 konur eða 40% starfsmanna.

Neðangreind eru lykilviðfangsefni skrifstofunnar:

¹[http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/samgongur_og_jafnretti_uppfaert/\\$file/Samg%C3%B6ngur%20og%20jafnr%C3%A9tti%20%C3%A1fangask%C3%BDrsla%2020181012.pdf](http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/samgongur_og_jafnretti_uppfaert/$file/Samg%C3%B6ngur%20og%20jafnr%C3%A9tti%20%C3%A1fangask%C3%BDrsla%2020181012.pdf)



- Samgönguskipulag í nýrri og eldri byggð
- Framfylgd almenningssamgöngustefnu og hjólreiðaáætlun borgarinnar
- Torg í biðstöðu og sumargötur
- Hönnun opinna svæða í miðborginni
- Frumathuganir breytinga á gatnakerfi
- Umferðatalningar
- Umsjón umferðarljósastýringa
- Umferðaröryggismál
- Orkuskipti í samgöngum
- Hljóðvist vegna umferðar

Helstu gögn sem skrifstofan safnar eða fær frá samstarfsaðilum eru eftirfarandi

- Umferðatalningar – ekki kyngreindar upplýsingar
- Ferðavenjukönnun – kyngreind, einnig upplýsingar um aldur, búsetu og efnahag
- Viðhorfskannanir vegna göngugatna í miðborginni – greint eftir kyni, aldri og ýmsum öðrum þáttum
- Gönguleiðir skólabarna – möguleikar á að greina eftir aldri og kyni
- Inn- og útstígs-kannanir Strætó – ekki kyngreindar upplýsingar
- Upplýsingar um slys - frá Samgöngustofu – kyngreint og aldursgreint
- Upplýsingar um slys – vikulegt yfirlit frá lögfreglu – ekki kyn- eða aldursgreindar upplýsingar
- Hraðamælingar – ekki kyngreindar upplýsingar
- Gögn vegna deilibílaþjónustu í borgarlandi
 - upplýsingar um notkun deilibíla og deilibílastæða
 - meðlimaupplýsingar (ekki persónurekjanlegar)
 - ferðavenjukönnun meðal meðlima deilibílaeigu (könnunin skal vera unnin í samráði við Reykjavíkurborg en deilibílaeiga sér um framkvæmd. Fyrsta könnunin verður lögð fyrir í lok árs 2018).

Hér eftir fer umfjöllun um lykilverkefni skrifstofunnar út frá sjónarhorni kynja og jaðarsettra hópa. Tekið skal fram að þó að komið sé inn á hlutverk Strætó í umfjölluninni þá er Strætó BS ekki hluti af umhverfis- og skipulagssviði heldur byggðasamlag í eigu Seltjarnarnesskaupstaðar, Reykjavíkurborgar, Kópavogsbæjar, Garðabæjar, Hafnafjarðarbæjar og Mosfellsbæjar og Sveitafélagsins Álftaness. Einnig skal tekið fram að **Bílastæðasjóður** er eining sem tilheyrir Skrifstofu samgangna og borgarhönnunar, en fram mun fara sérstök greining á starfsemi Bílastæðasjóðs skv. áætlun um greiningar þjónustupátta á USK.

Samgönguskipulag í nýrri og eldri byggð

Huga þarf að því að samgönguskipulag inniberi aðgengi mismunandi ferðamáta fyrir alla. Fylgt er eftir að hjólaleiðir séu sem bestar og öruggastar og sérstaklega er hugað að því að tryggja öryggi skólabarna, sem eru forgangshópur. Gönguleiðir skólabarna og aldraðra eru kortlagðar og settar í forgang í áætlun varðandi upphitun, og aðkoma að leik- og grunnskólum er sett í forgang í vetrarþjónustu. Við nýjar framkvæmdir í umhverfi dvalarheimila aldraðra er hugað að upphitun sem og við endurnýjun á biðskýlum strætó. Skrifstofa samgöngustjóra og borgarhönnunar tók þátt í að gera leiðbeiningar um aðgengi fyrir



alla og öll hönnun samgönguskipulags í nýrri og eldri byggð, á að – hönnun á að taka mið af því. Umhugsunarvert er hvort að skerpa þurfi á þeim leiðbeiningum og notkun þeirra.

Aðgengi að ákveðnum staðsetningum er alltaf reglulega til skoðunar. Hér er stutt umfjöllun um nokkur dæmi um að almenningssamgöngur í borgarlandinu séu gagnrýndar, á mismunandi forsendum og af mismunandi hópum:

- Á þeim tíma er þetta er skrifað hafa aðstæður annars vegar við Klepp verið sérstaklega til umræðu og greiningar. Bent hefur verið á að aðgengi með almenningssamgöngum sé ábótavant við Klepp. Þjónustubegar sem fara til og frá Kleppi eru oft skjólstæðingar og sjúklingar og því um að ræða hóp í viðkvæmri stöðu. Endurskipulag svæðisins er yfirvofandi, það stendur til að endurbæta samgöngur á svæðinu en það verður gert samhliða heildarskipulagi svæðisins og það verkefni er yfirvofandi.
- Annar staður sem hefur verið í umræðunni er Kjalarnes. Um þessar mundir (haust 2018) er verið að auka öryggi við Vesturlandsveg með framkvæmdum sem nú eru yfirstandandi (bygging hringtorgs og undirganga fyrir gangandi auk vega- og stígagerðar) en strætósamgöngur eru enn stopular.
- Háskólinn í Reykjavík er staðsettur í botnlanga, þar er mikill fjöldi bílastæða og umferðateppur tíðar. Kallað er eftir bættum almenningssamgöngum og verið er að undirbúa forgangsreinar í skipulagi.
- Landsspítalinn er viðkvæmur staður sem er að fara í 6 ára uppbyggingartíma. Reykjavíkurborg hefur leigt spítalanum landsvæði undir bílastæði á meðan framkvæmdum stendur, til að hægt sé að veita starfsfólki og sjúklingum fullnægjandi þjónustu.
- Svokallaður Höfðahópur, sem er hópur tengdur fyrirtekjum staðsettum uppá Höfða, hefur gagnrýnt aðgengi á almenningssamgöngum fyrir sinn starfsmannahóp. Forsvarsmenn segjast vilja ýta undir notkun almenningssamgangna en skipulag þeirra sé slíkt að þær séu allt að því ónothæfar fyrir starfsfólk þessara fyrirtækja sem þarna eru staðsett.

Framfylgd almenningssamgöngustefnu og hjólréiðaáætlun borgarinnar²

Stefna um almenningssamgöngur gengur út á að stórauka hlutdeild almenningssamgangna í Reykjavík og auka þar með lífsgæði allra borgarbúa. Í *Samferða Reykjavík*, stefnumörkun í almenningssamgöngum í Reykjavík (samþ. júní 2015)³, kemur fram að Reykjavíkurborg beiti sér fyrir eftirfarandi:

- Strætó byrji að ganga áður en flestir vinnustaðir og þjónusta opnar á morgnana bæði virka daga og um helgar
- Strætó haldi uppi þjónustu þar til að veitinga- og skemmtistaðir loka bæði virka daga og um helgar
- Áhersla verði á að stytta ferðatíma Strætó og skiptingum haldið í lágmarki í ferðum milli borgarhluta til að hann verði samkeppnishæfur við aðra ferðamáta
- Tíðni Strætó verði aukin eins og kostur er, sérstaklega á helstu stofnleiðum og Strætó nái að anna eftirspurn á háannatímum

² Um hjólréiðaáætlun hefur verið gerð sérstök greining, sjá fylgigögn.

³ http://reykjavik.is/sites/default/files/samferda_reykjavik_samthykkt_i_borgarstjorn_16062015.pdf



- Gerð verði ítarleg úttekt á innleiðingu hágæða almenningssamgöngukerfis á borð við hraðvagna eða léttlest sem komi til viðbótar við kerfi strætisvagna

Þegar þetta er skrifað haustið 2018 hefur verið unnið í þessum markmiðum og nokkur árangur náðst⁴. Strætó byrjar nú fyrr að ganga um helgar en áður og frá áramótum ganga margar leiðir til kl. 01 að nóttu alla daga. Þá hefur verið tekinn upp næturalastur um helgar, ekið er til 04:30 aðfaranætur laugardags og sunnudags á sex leiðum. Tíðni hefur verið aukin á einhverjum leiðum og ýmsar breytingar gerðar á leiðarkerfum. Í tengslum við Borgarlínu (fjallað um síðar í greiningunni) verður gerð heildarendurskoðun á leiðarkerfi strætó.

Strætóskýlum verður fjölgað um 60 á næstu misserum og í 50 þeirra (þeim fjölförnustu) verða rauntímaupplýsingar (ath. stoppum verður ekki fjölgað heldur t.d. bætt við skýlum þar sem eru bara skilti, eins og er eru 158 slík stopp á leiðum strætó). Við verkefnið um fjölgun strætóskýla hefur verið haft samráð við ferlinefnd og tekið tillit til athugasemda nefndarinnar t.d. hvað varðar hæð skilta, stærð bekkja, handrið o.fl. Rauntímaupplýsingarnar verða líka mikilvægar fyrir viðkvæman hóp fatlaðra sem getur ekki notað strætó-appið.

98% borgarbúa eru búsett í 5 mínútna göngufæri frá strætóstöð. Hins vegar hefur verið tekin upp pöntunarþjónusta t.d. útá Álftanes, þar sem þanta þarf strætó, annars keyrir hann ekki leiðina. Það er til skoðunar hjá skrifstofunni hvort betra fyrirkomulag sé að hafa sértæk úrræði fyrir jaðarsvæði, eins og pöntunarþjónustu, frekar en að ætla strætó að þjónusta alla. Slíkar aðgerðir þarf ætíð að skoða gaumgæfilega með tilliti til hverjir reiða sig á þessa þjónustu⁵.

Könnun um öryggis tilfinningu og viðhorfi fólks til hjólreiða mun verða gerð veturinn 2018-2019. Verkefnahópur sem gerði KFS-greiningu á hjólreiðaáætlun árið 2015 hefur bent á að mikilvægt er að í slíkri könnun verði upplýsingar kyngreindar og að hugsað verði út fyrir kassann þegar kemur að öryggi, þ.e.a.s. spurt verði um öryggi frá efnahagslegu sjónarhorni, tímabressu, sveigjanleika á vinnustað o.fl. meðfram spurningum um öryggi á hjólastígum og í umferðinni.

Sumargötur/ göngugötur og Torg í biðstöðu

Undanfarin ár hefur ákveðnum götum í miðborginni tímabundið verið breytt í göngugötur til auðga mannlíf miðborgarinnar, bæta aðgengi gangandi og hjólandi fólks að verslun og þjónustu og auka öryggi þeirra fjölmörgu vegfarenda sem leggja leið sína í miðborgina. Göturnar eru opnar fyrir vörulosun milli kl. 07 og 11 virka daga á tímabilinu en bifreiðastöður í göngugötum eru óheimilar á öðrum tímum og hefur lögreglustjórinn á höfuðborgarsvæðinu auglýst stöðubann á svæðinu sem í gildi er utan þess tíma sem göturnar eru opnar fyrir umferð.

Við framkvæmd göngugatna hefur verið haft samráð við ferlinefnd fatlaðs fólks⁶ og til fyrirtækis sem sérhæfði sig í ráðgjöf og úttektum varðandi aðgengismál. Í kjölfarið voru gerðar úrbætur á þann veg að bílastæði fyrir fatlaða voru færð til frambúðar af göngugötusvæðinu og í hliðargötur, svo ekki þarf lengur að færa þau fram og til baka. Eftir sem áður er þó upplýsingum um stæði fyrir fatlaða í

⁴ <https://www.straeto.is/is/upplýsingar/frettir/baett-thjonusta-straeto-fyrir-arid-2018>

⁵ Ferðabjónusta fatlaðra er samstarfsverkefni Strætó og Velferðarsviðs og verður ekki fjallað um hér.

⁶ <https://reykjavik.is/radognefndir/ferlinefnd-fatlads-folks>



miðborginni ábótavant að því leyti að ekki er til kort yfir slík stæði, og umhugsunarvert er hvort þetta hamli yfirsýn.

Einnig var brugðist við athugasemdum um að þegar göngugötur voru málaðar geti munstrið og litasamsetning haft neikvæð áhrif á upplifun sjónskertra. Árið 2016 var því dregið mjög úr máluninni og munstrið mun einfaldara en áður var.

Samþykkt var í borgarstjórn þann 4. september 2018 „að fela umhverfis- skipulagssviði að gera tillögu að útfærslu Laugavegs og Bankastrætis sem göngugötur allt árið ásamt þeim götum í Kvosinni sem koma til greina sem göngugötur. Jafnframt verði sviðinu falið að útfæra endurhönnun umræddra göngusvæða með tilliti til öryggis og vellíðunar gangandi vegfarenda og vandaðrar borgarhönnunar. Algild hönnun með aðgengi fyrir alla verði höfð að leiðarljósi við útfærslu í góðu samráði við notendur og viðeigandi hagsmunasamtök. Enn fremur verði sviðinu falið að útfæra skilvirka og örugga vörulosun á göngugötum í samráði við verkefnastjórn miðborgar og hagsmunaaðila. Sviðið skili tillögum um göngugötur allt árið til skipulags- og samgönguráðs þegar útfærsla liggur fyrir“.⁷ Þessi vinna er að fara af stað þegar þetta er skrifað. Haft verður virkt samráð við hagsmunaaðila, m.a. ferlinefnd fatlaðs fólks, rekstraraðila, íbúa, viðbragðsaðila og fasteignaeigendur.

Verkefnið *Torg í biðstöðu* hefur verið í gangi á torgum og almenningsvæðum í borginni frá árinu 2010. Það snýst um að lífvæða og endurskilgreina biðsvæði með tímabundnum lausnum en oft ríkir óvissa um notkun og möguleika þeirra í framtíðinni. Biðsvæðunum er úthlutað til hópa og einstaklinga sem vilja gera tilraunir til að glæða þau lífi. Um leið er reynt að vekja hagsmunaaðila til umhugsunar um sitt nánasta umhverfi og að virkja þá til að taka þátt í að þróa svæðin til framtíðar. Verkefnið stendur að jafnaði yfir frá maí til september ár hvert og er ætlað að skapa skemmtilegri torg í skemmtilegri borg.⁸



Mynd 1: Torg í biðstöðu í Skeifunni (myndataka: Gunnar Hersveinn)

Við umræður um þessi verkefni kom fram að Torg í biðstöðu verkefnin hafa ef til vill jákvæð áhrif á umhverfi útígangsfólks í Reykjavík og vitað er að þau nýta sér bestu staðina. Hins vegar er oft beðið um að bekkir séu fjarlægðir af sömu ástæðu og þá verður að fara einhvern milliveg því svæðið á að

⁷ <https://reykjavik.is/fundargerð/borgarstjorn-492018>

⁸ <http://reykjavik.is/torg-i-bidstodu>



nýtast sem almannarými. Við framkvæmd verkefna um Torg í biðstöðu hefur verið tryggt eftir því sem við á að verkefnin hamli ekki gönguleiðum.

Við gerð þessarar skýrslu voru teknar saman upplýsingar um verkefni og greiðslur vegna Torga í biðstöðu árin 2016-2018. Í flestum tilfellum er um að ræða greiðslur sem þurfa að standa undir öllum kostnaði við verkefni (vinnu, efni og allan annan tilfallandi kostnað). Í nokkrum tilfellum er hinsvegar eingöngu um að ræða greiðslur vegna vinnu. Mjög mismunandi er hversu umfangsmikil verkefnin eru - allt frá örfáum klukkutímum og upp í nokkurra vikna vinnu.

Samantekt

Alls 20 greiðslur til karla - heildarupphæð 13.499.127 kr.

Alls 14 greiðslur til kvenna - heildarupphæð 8.750.000 kr.

Alls 8 greiðslur til fyrirtækja/félaga - heildarupphæð 11.039.761 kr.

Allar greiðslur eru án vsk.

Hönnun opinna svæða í miðborginni

Starfsfólk á skrifstofu samgöngustjóra og borgarhönnunar er meðvitað um að huga þurfi vel að aðgengismálum þegar ný verkefni sem varða hönnun opinna svæða í miðborginni fara af stað, sem og að svæðin höfði til breiðs hóps notenda á öllum aldri. Framundan eru framkvæmdir vegna endurhönnunar Hlemmsvæðisins, samkeppni um endurhönnun á Lækjartorgi, verkefni í Kvosinni o.fl. Eins og fyrr segir er farið eftir leiðbeiningum og gátlistum um algilda hönnun og notendasamráð er mikilvægt.

Frumathuganir breytinga á gatnakerfi

Ferli frumathugana breytinga á gatnakerfi tengist breytingum sem verða vegna uppbyggingu í borginni, ábendingum um öryggismál (t.d. upplýsingar um slysatíðni) og umferðaflæði. Ekki er unnið eftir sérstakri áætlun heldur brugðist við aðstæðum. Oft er um samstarf með Vegagerðinni að ræða. Sem dæmi má nefna breytingar á hringtorgum við Ánanaustin þar sem komið hefur í ljós eftir ábendingar og athuganir að aðgengi þarf að bæta fyrir gangandi. Þá er verið að vinna að greiningu á Bústaðarvegi annars vegar og Sæbraut hins vegar, í samstarfi við Vegagerðina. Mögulegar aðgerðir geta t.d. verið breiðing gatna, lenging á grænum gönguljósum o.fl.

Umsjón umferðarljósastýringa

Nýlega hefur verið gerð úttekt á stillingu á öllum gönguljósum í Reykjavík og sú úttekt sýnir að græntíma (tími sem grænt gönguljós varir) er ábótavant. Verið er að bregðast við því í áföngum með því að breyta græntíma, en í mörgum tilfellum verður að skipta út búnaði og þá fer það eftir forgangs röðun í fjárfestingum búnaðar. Um þessar mundir hefur fyrsti niðurtalningarbúnaðurinn fyrir gönguljós í Reykjavík verið pantaður, en slíkur búnaður telur niður í hvenær grænt gönguljós byrjar og telur niður meðan ljósið varir.

Þá er verið að bæta við, í áföngum, umferðaljósabúnaði með hnappi fyrir heyrnardaufa og röndum á kassanum sem gefa til kynna hversu margar akreinar þarf að þvera, fyrir sjónþapa. Forgangsraðað er í þessa aðgerð eftir aldri og ástandi búnaðar en gert er ráð fyrir að á endanum verið öll umferðaljós í Reykjavík svona úr garði gerð.



Þá er verið að fjárfesta og koma upp búnaði til að virkja forgangsakstur með ljósastýringu fyrir strætó og neyðarbíla (ath. forgangur er misjafn eftir því um hvort er að ræða strætó eða neyðarbíla). Verið er að leggja áherslu á að koma þessu kerfi upp á Miklubraut, Snorrabraut og Bústaðarvegi, sem er það svæði sem er mikilvægast að tryggja fyrir aðgengi að Borgarspítala, Landspítala og Slökkvistöðina/ Miðstöð almannavarna í Skógarhlíð.

Umferðartalningar

Skrifstofa samgöngustjóra og borgarhönnunar framkvæmir reglulegar umferðatalningar, en þær eru ekki kyngreindar eða greindar eftir öðrum þáttum en ferðamáta (bílar, gangandi og hjólandi) á því svæði sem er verið að telja á. Það eru möguleikar að kyngreina meira í umferðatalningum en það gæti kallað á fjölgun talningamanna, og það að kyngreina bílstjóra í umferðatalningum er illfrankvæmanlegt. Ferðavenjukönnun er framkvæmd annað hvert ár á vegum skrifstofunnar og hún er kyngreind (og einnig greind eftir fleiri þáttum)⁹.

Tilgangur umferðatalninga er að skapa þekkingu um ferðamáta í borginni sem hafa áhrif á ákvarðanatöku. M.a. hefur talningin áhrif á lagningu gangbrauta, ekki er sett niður gangbraut á nýjum stað án þess að þar hafi farið fram talning, þar sem að lítið notaðar gangbrautir geta skapað falskt öryggi – bílstjórar sem eru vanir að keyra sömu leið án þess að neinn fari um eru mögulega minna á verði fyrir öðrum vegfarendum við slíkar aðstæður. Því hefur t.d. komið til þess að hafna hefur þurft tillögum sem koma fram í Betri Reykjavík, vegna öryggissjónarmiða. Gangbrautum hefur þó fjölgað lítillega milli ára en lyklatríð er að það sé hægt að treysta því að þær séu á sínum stað, af ástæðu.

Umferðaröryggismál

Sérstök áhersla er lögð á gönguleiðir skólabarna og eldri borgara. Til að geta lagt áherslu á þessar gönguleiðir þarf að kortleggja þær, og það hefur verið gert með könnunum meðal skólabarna. Síðast var gerð könnun vegna þessa meðal reykvískra skólabarna, haustið 2017. Þrátt fyrir að samstarf hafi verið við SFS um könnunina var þátttöku ábótavant og ekki tókst að fá gögn fyrir alla skóla, þó að einhver ásættanleg gögn hafi komið út úr aðgerðinni.

Skrifstofan er með fjármagn upp á 150 milljónir í umferðaröryggismál almennt þar sem gönguleiðir skólabarna eru í forgangi. Verkefni tengd umferðaröryggi hafa farið oftar en einu sinni í útboð án þess að hafi komið tilboð í framkvæmdina. Skrifstofan hefur komið því brýnasta í aðgerðir í gegnum verktaka sem eru að vinna fyrir eininguna að ýmsum verkefnum.

Orkuskipti í samgöngum

Umhverfis- og skipulagssvið fékk styrk frá ríkinu til að setja upp 50 tengla vegna rafhleðslu bíla í miðborginni. Þá er á dagskrá að taka götustæði (t.d. í Norðurmýrinni) og setja upp tengla þar til að „landlausir“ rafbílaeigendur geti nýtt sér það til að hlaða. Hugsunin er að bílaeigendurnir borgi ekki fyrir stæðin en borgi þess í stað fyrir rafmagnið – sem er ólíkt því sem nú er varðandi hleðslustöðvar í borgarlandinu, þar sem borga þarf í stæði en ekki fyrir hleðsluna.

Orkuskipti í samgöngun geta dregið úr mengun og umferðarhávaða og bætt mjög lífsgæði þeirra sem búa við umferðagötur. Það er pólitísk spurning hversu langt borgin á að ganga til að ýta undir orkuskipti í samgöngum, hvenær markaðurinn eigi að bregðast við og hvenær hið opinbera. T.d.

⁹ <https://reykjavik.is/frettir/voxtur-i-samgongum-i-reykjavik>



hvort styrkja eigi húsfélög til að koma upp aðstöðu til rafhleðslu, eins og t.d. hefur verið gert í Osló, eða skapa hvata með fríum stæðum fyrir rafbíla eins og nokkuð er um í núverandi fyrirkomulagi.

Við gerð stefnumótunar í þessum málaflokki er mikilvægt að horft sé til þess að jafna aðstæðumun fólks þegar kemur að möguleikum þeirra til að reka rafbíl. Þá er einnig eðlilegt að horfa til þess að kostnaður við orkuskipti í samgöngum skiptist á sanngjarnan hátt milli ríkis og sveitarfélaga, sér í lagi í ljósi þess að það er ríkið sem hefur tekjur (vörugjald, kolefnisgjald, skattur og bifreiðagjald) af ökutækjum en ekki sveitarfélög. Ef Reykjavíkurborg sem sveitarfélag á að bera meirihluta kostnaðarins af orkuskiptum þá vakna spurningar um jafnréttissjónarmið og forgangsroðun því af hvaða gjaldstofni ætti að gera það og hvaða áhrif hefur það á veitingu annarrar þjónustu borgarinnar?

Hljóðvist vegna umferðar

Reykjavíkurborg styrkir íbúðaeigendur við umferðarpungar götur til að skipta út venjulegu gleri út fyrir einangrandi gler sem bætir hljóðvist í íbúðum að uppfylltum ákveðnum skilyrðum. Styrkur er að jafnaði 50-70% af kostnaði.¹⁰

Frá október 2017 til september 2018 voru afgreiddir 12 hljóðvistarstyrkir. Umhugsunarvert er hvort að tengsl séu milli efnahagslegrar stöðu og búsetu við götur sem bera mikinn umferðarpunga, en tæplega er hægt að fullyrða um það án þess að rannsaka það betur. Athugun verkefnahópsins leiddi í ljós að þriðjungur umsækjenda um hljóðvistarstyrki á þessum tíma, átti ekki lögheimili á heimilisfanginu sem sótt var um fyrir.

Borgarlína

Borgarlínan er nýtt og afkastamikið kerfi almenningssamgangna sem sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu undirbúa nú í sameiningu. Sveitarfélögin hafa sett sér það markmið að auka hlutdeild almenningssamgangna úr 4% 2016 í að minnsta kosti 12% af heildarferðum innan höfuðborgarsvæðisins árið 2040. Gangi þetta eftir munu að minnsta kosti fjórfalt fleiri nota almenningssamgöngur árið 2040 en gerðu það 2016. Til að ná þessu markmiði þarf að þróa skilvirkt hágæða almenningssamgöngukerfi sem gerir fólki kleift að ferðast hratt og örugglega um höfuðborgarsvæðið, óháð umferðartöfum í vegakerfinu, og er eftirsóknaverður valkostur með meiri flutningsgetu en við þekkjum í dag.¹¹

Bent hefur verið á að samráð vegna þessa verkefnis sé mjög mikilvægt. Það er umhugsunarvert hvernig samráði við notendur verður háttað. Æskilegt væri að áætlun þar að lútandi verði gerð og stuðst við hana samhliða þróun Borgarlínu. Sérstaklega verði skoðuð staða jaðarsettra hópa og þeirra sem reiða sig á strætó og gerðar verði greiningar á samfélagslegum áhrifum á breytingum í almenningssamgöngum ef/þegar þjónustan breytist. Samkvæmt greiningu Hagstofunnar frá 2015, notuðu 17,8% Íslendinga almenningssamgöngur reglulega og ekki var marktækur munur á kynjum. Í greiningu Hagstofunnar segir: „Notkun almenningssamgangna tengdist efnahagsstöðu, en 30,5% af tekjulægstu tíundinni notuðu almenningssamgöngur samanborið við 12,3% af tekjuhæstu tíundinni.“ Þar segir einnig: „Þá notuðu 29,2% þeirra sem bjuggu á heimilum sem skorti efnisleg gæði almenningssamgöngur en 17,2% sem bjuggu ekki við slíkan skort. Þeir hópar sem eru líklegastir til að

¹⁰ <https://reykjavik.is/thjonusta/hljodvistarstyrkur>

¹¹ <http://www.ssh.is/borgarlina>



nota almenningsgangur voru namar, 32,5%, ungt fólk á aldrinum 16–24 ára, 31,3%, atvinnulausir, 30,8%, þeir sem fæddust í öðru landi en Íslandi, 28,9%, leigjendur, eða 27,7% þeirra sem leigja á almennum markaði og 25,9% þeirra sem leigja í hverskyns leiguúrræðum, og einstæðir foreldrar og börn þeirra, 25,6%.¹²

Aðgerðir

Starfshópurinn leggur til eftirfarandi aðgerðir:

1. USK standi fyrir námskeiði fyrir starfsfólk á Skrifstofu samgöngustjóra og borgarhönnunar, Skrifstofu framkvæmda og viðhalds og Skrifstofu reksturs og umhirðu borgarlandsins um aðgengi fyrir alla og þær leiðbeiningar sem hafa verið útbúnar vegna þess. Ábyrgð: Fulltrúi Skrifstofu samgöngustjóra og borgarhönnunar og umsjónaraðili fræðslumála hjá mannauðsdeild USK.
2. Ekki er til kort yfir stæði fyrir fatlaða í miðborginni og er umhugsunarvert hvort þetta hamli yfirsýn. Lagt er til að Skrifstofa samgöngustjóra og borgarhönnunar kortleggi þau og komi upplýsingum til Landupplýsingadeildar sem myndi gera upplýsingarnar aðgengilegar í borgarvefsjá. Ábyrgð: Fulltrúi Skrifstofu samgöngustjóra og borgarhönnunar í samvinnu við Landupplýsingadeild.
3. Ekki eru upplýsingar um gangbrautir í borgarvefsjá og er umhugsunarvert hvort skrifstofan ætti að taka saman þær upplýsingar og koma til Landupplýsingadeildar til að þær myndu birtast í borgarvefsjá. Ábyrgð: Fulltrúi Skrifstofu samgöngustjóra og borgarhönnunar í samvinnu við Landupplýsingadeild.
4. Gerð verði rannsókn á tengslum efnahagslegrar og félagslegrar stöðu fólks, og búsetu þeirra með áherslu á að greina stöðu þeirra sem búa við götur þar sem umferð er mikil og þung. Umhugsunarvert er hvort að efnaminna fólk sé frekar búsett við umferðagötur og þannig útsettara fyrir hávaða- og svifryksmengun heldur en betur efnaðir. Í því samhengi er líka áhugavert hvernig hljóðvistastyrkir eru að nýtast, hvort þeir nýtist efnaminni borgurum, leigusölum eða jafnvel þeim sem leigja út íbúðir í skammtímaleigu. Áhugavert væri að rýna forsendur og nýtingu hljóðvistarstyrkja betur, ekki síst í ljósi þess að fæst sveitarfélög veita sambærilega styrki, og eru þeir ekki hluti af lögbundnum verkefnum sveitarfélaga. Vert er að benda á að í 10. kafla mannréttindastefnu Reykjavíkurborgar, sem fjallar um rétt fólks til þess að búa í heilnæmu umhverfi. Með því að viðurkenna þennan rétt sem hluta af mannréttindastefnu borgarinnar, skuldbindur borgin sig til að búa borgarbúum heilnæmt umhverfi. Lagt er til að skoðað verði samstarf um þetta við umhverfis- og auðlindadeild HÍ en sviðið er með samkomulag við deildina frá því í ársbyrjun 2018 um starfsnám og rannsóknarverkefni. Ábyrgð: Fulltrúi Skrifstofu samgöngustjóra og borgarhönnunar í samstarfi við verkefnisstjóra hjá Stefnumótun, greiningu og miðlun, með aðkomu mannréttindafulltrúa sviðs.
5. Áætlun um samráð við notendur almenningsgangna vegna þróunar borgarlínu, verði útbúið og fylgt eftir. Ábyrgð: Samgöngustjóri.
6. Greiningar verði framkvæmdar á samfélagslegum áhrifum breytinga í almenningsgangnum þegar/ef þær eiga sér stað, t.d. í samhengi við þróun borgarlínu. Ábyrgð: Samgöngustjóri.

¹² https://www.statice.is/media/43837/hag_150504.pdf



Eftirlit og mat

Skýrsla þessi skal kynnt fyrir ráðgjafahópi og stýrihópi KFS, sviðsstjóra og loks skipulags- og samgönguráði & umhverfis- og heilbrigðisráði.

12 mánuðum eftir skil þessarar skýrslu fundi starfshópurinn um hvernig tekist hafi til með aðgerðir þær sem lagðar hafa verið til. Niðurstöður þess fundar skulu kynntar sviðsstjóra.

Fylgiskjöl

- *Framkvæmdir og áætlanir vegna hjólreiða í Reykjavík – KFS-greining frá janúar 2016.*
- *Eftirfylgni með KFS greiningu um framkvæmdir og áætlanir vegna hjólreiða í Reykjavík – úr fylgigögnum með fjárhagsáætlun 2019, frá apríl 2018.*