



Samantekt: Samgöngumat - leiðbeiningar

Ólöf Kristjánsdóttir, samgönguverkfræðingur M.Sc., fagstjóri samgangna Mannviti Október 2020
Cecilía Þórðardóttir, samgönguverkfræðingur M.Sc., Velocity Transport Planning, London
Skýrsluna verður hægt að nálgast á vefsíðu Vegagerðarinnar.

Verkefnið snýst um að gera leiðbeiningar um gerð samgöngumats og ferðavenjuáætlunar við skipulagsgerð. Verkefnið er hér kynnt lauslega eins og það stendur en það er enn í vinnslu. Það er framhald af verkefninu „Samgönguskipulag og sjálfbærni“ sem fékk styrk úr Rannsóknarsjóði Vegagerðarinnar 2018 og skýrsla var gefin út í apríl 2019.

Samgöngur eru veigamikill þáttur í skipulagi og hafa áhrif á skipulagið og notendur þess um alla framtíð. Auk þess að hafa áhrif á umferðarmagn, umferðaröryggi og hljóðvist, hefur samgönguskipulag áhrif á lýðheilsu og lífsgæði og þar spila vistvænar og virkar samgöngur mikilvægt hlutverk. Vegna mikilvægis samgönguskipulags, sjálfbærra samgangna og áhrifa á samgöngukerfið og þéttbýlisumhverfi, þarf að efla vægi umfjöllunar um samgöngur í skipulagsgerð, sér í lagi vantar eftirfylgni með þessu í deiliskipulagsgerð.

Breska Department of Transportation gefur út leiðbeiningar um gerð samgöngumats (Transport Assessment) og ferðavenjuáætlunar (Travel Plan). Slíkt mat og áætlun eru leiðir til að meta og draga úr neikvæðum áhrifum af samgöngum og styðja við sjálfbærar samgöngur. BREEAM Communities frá BRE í Bretlandi er matskerfi til að meta sjálfbærni skipulags. Í kerfinu er krafa um að við undirbúning skipulagsvinnu, þ.e.a.s. á frumstigi verkefnis, sé gert samgöngumat, þ.e. samgönguleg greining til að samgöngur í skipulaginu byggi á sjálfbærum lausnum eins og kostur er. Í matskerfinu er vísað í ýmsar kröfur og leiðbeinandi skjöl frá Bretlandi.

Í bresku leiðbeiningunum er mælt með að vinna við gerð ferðaáætlunar og samgöngumats hefjist eins snemma og mögulegt er á skipulagsstigi og vinnist jöfnum höndum samhliða skipulagsvinnunni þar sem annað getur haft áhrif á hitt. Gerð er krafa um ferðavenjuáætlun og samgöngumat fyrir alla uppbyggingu sem framkallar töluvert magn ferða. Mat á því hvað er töluvert magn ferða þarf að fara fram hjá viðkomandi sveitarfélagi og þarf að vera mat fyrir hverja uppbyggingu fyrir sig. Til dæmis getur verið lægri þröskuldur um hvað telst töluvert magn ferða ef það samgöngukerfi sem er til staðar á umræddu svæði er nú þegar hlaðið en hærri þröskuldur ef uppbyggingin hefur aðgang að hágæða almenningssamgöngum og innifelur stefnu um engin bílastæði.

Verkefninu er skipt í fjóra megin þætti:

- Aðferðafræði og rökstuðningur
- Nánari lýsing á breskum kröfum og leiðbeiningum um samgöngumat og ferðavenjuáætlun.
- Mat á leiðum til innlimunar í íslenskt skipulagsferli.
- Leiðbeiningar um gerð samgöngumats við skipulagsgerð

Tilgangur verkefnisins er að gera leiðbeiningar um gerð samgöngumats við skipulagsgerð. Markmiðið er að við lok verkefnisins liggja fyrir tvær afurðir. Annars vegar skýrsla sem útskýrir samgöngumat og ferðavenjuáætlun eins og þau er gerð í Bretlandi og mat á því hversu umfangsmikið samgöngumat myndi henta á Íslandi. Hins vegar leiðbeiningar um gerð samgöngumats og hvað samgöngumat og ferðavenjuáætlun ættu að innifela og útskýringar á helstu þáttum þess.



Í dag eru litlar kröfur í regluverki fyrir skipulagsgerð á Íslandi hvað varðar samgöngulegar greiningar. Sérstaklega hvað varðar sjálfbærar samgöngur í þéttbýli og í raun finnast engar beinar kröfur til deilisskipulagshöfunda um að tryggja að skipulag hámarki möguleika notenda til að nota sjálfbærar samgöngur.

Samgöngumat er aðferð til að meta möguleg áhrif af samgöngum vegna uppbyggingar og getur verið notað til að leggja til mótvægisáðgerðir til að stuðla að sjálfbærri uppbyggingu. Samgöngumat er nákvæmt mat á áhrifum en einnig er til léttari útgáfa, samgöngulýsing, sem nota má þegar áætla má að áhrif samgangna séu minni. Strax í upphafi skipulagsvinnu, og áður en hafist er handa við að meta áhrif af uppbyggingu og skrifa skýrslu, er byrjað á eiga viðræður við viðeigandi yfirvöld.

Samgöngumatið eða -lýsingin og ferðavenjuáætlunin ættu að hafa jákvæð áhrif á umhverfislega sjálfbærni uppbyggingarinnar og vellíðan framtíðar íbúa. Þessu er áorkað með tillögum eða áætlunum til að:

- Minnka þörf fyrir ferðir (sérstaklega bílferðir).
- Styttu lengdir ferða.
- Stuðla að fjölnota eða tengdum ferðum, þ.e. að fólk geti fækkað ferðum m.þ.a. nýta hverja ferð í fjölþættum tilgangi.
- Stuðla að sjálfbærara byggðamynstri.
- Minnka aðskilnað lykil landnotkunar og landmassa.
- Styttu vegalengdir frá byggingum til almenningssamgöngustöðva.
- Bæta sjálfbæra samgönguvalkosti með aðgerðum eins og að auka eða bæta göngu, hjóla- og almenningssamgönguinnviði og -aðstöðu.
- Tryggja öruggt og auðvelt aðgengi að vinnu, verslunum, afþreyingu og þjónustu með göngu, hjólríðum og almenningssamgöngum.
- Skoða flutningsgetu samgangna til að tryggja að nægilegt framboð sé til staðar.

Í grunninn eru skýrslurnar sem skrifaðar eru fyrir samgöngumat og samgöngulýsingu að miklu leyti eins. Allar grunnupplýsingar um núverandi aðstæður og uppbygginguna sem sótt er leyfi fyrir þurfa að koma fram og ítarlega er farið yfir allar nógildandi stefnur, svo sem svæðis- og aðalskipulag og hönnunarleiðbeiningar. Samgöngumat gengur hins vegar skrefinu lengra þegar kemur að því að meta áhrif á samgöngur. Þröskuldar, eða mælikvarðar út frá stærð uppbyggingarverkefnis, eru settir fram til viðmiðunar við val á því hvort gera ætti samgöngulýsingu eða samgöngumat og hvenær ætti að gera ferðavenjuáætlun.

Í samgöngumati er m.a. ferðamyndun og umferðardreifing ákvörðuð og kannað er hversu mikil prósentu aukning verður á umferð á nærliggjandi gatnamótum. Einnig er gert almenningssamgöngumat þar sem dreifing ferða er notuð til að ákvarða hversu margir nota tiltekna strætóleiðir. Meta þarf hvort aukning verði til þess að auka þurfi tíðni ferða eða bæta við strætóleið. Farið er yfir aðgerðir sem hægt er að leggja til til að minnka áhrif uppbyggingarinnar á samgönguinnviði. Ef komið hefur í ljós að hanna þarf umbætur á gatnamótum þá er hönnunin kynnt og niðurstöður úr hermun gatnamótanna eftir áætlaðar umbætur sem sýna fram á að áhrifin frá uppbyggingunni hafa verið hönnuð út.

Ef það þarf td. að minnka eftirspurn eftir bílastæðum á reitnum þá er það helst gert með því að minnka hlutdeilt bíla sem samgöngumáta til og frá reitnum. Tilgreint er hversu mikilli minnkun á hlutdeild bíla er þörf á og lagðar fram aðgerðir til að ná fram þeirri minnkun og á hvaða samgöngumáta er hægt að færa þessar ferðir til. Tvær leiðir eru notaðar til að ná fram breytingum á ferðamátavali. Í Englandi eru þær kallaðar harðar aðgerðir og mjúkar aðgerðir, þar sem harðar aðgerðir er bygging á innviðum og mjúkar aðgerðir eru hvatar í formi afsláttarmiða og svo frv. til að hvetja fólk til að breyta um samgöngumáta. Sem



dæmi um harðar aðgerðir eru umbætur á göngustígum og hjólaleiðum í kringum reitinn og ný stoppistöð fyrir strætó. Sem dæmi um mjúkar aðgerðir eru afsláttur í strætó í einn til þrjá mánuði, afsláttur í hjólaverslun til að kaupa hjól, bílastæði merkt fyrir þá sem fara í samfloti við aðra til að hvetja fólk til að vera samferða frekar en að ferðast eitt í bíl. Ferðavenjuáætlanir eru svo yfirleitt notaðar til að leggja fram þessar mjúku aðgerðir sem ætlað er að ná minnkun á ferðum með bíl, en úrdráttur úr þeim áætlunum er settur fram í samgöngulýsingunni eða -matinu.

Samkvæmt BREEAM Communities matskerfinu skulu að lágmarki eftirfarandi þættir vera í samgöngumati:

- **Upplýsingar um núverandi svæði.**
- **Áætluð ferðamyndun**, skipting ferða eftir ferðamátum og lýsing á áætluðum ferðavenjum.
- **Grunngögn um samgöngur**, þar á meðal:
 - Núverandi einkenni samgangna á svæðinu.
 - Almenningsamgönguþjónusta sem veitt er á svæðinu.
 - Lýsing og flokkun þjóðvegakerfisins í nágrenni svæðisins.
 - Bílastæðaaðstaða í boði í nágrenni við svæðið.
 - Núv. umferðarflæði á gatnamótum, greining á hver eru lykilgatnamót og skoðun á afkastagetu þeirra.
 - Samantekt á áætluðum samgöngubótum.
 - Greining á hverjir eru núverandi mestu álagstímar á aðlægu gatnakerfi.
 - Loftgæða- og hljóðvistarstig á þjóðvegakerfinu við aðkomu inn á svæðið og öllum stöðum þar sem lögbundin takmörk gætu verið brotin vegna viðbótarumferðar vegna uppbyggingarinnar.
 - Grunnupplýsingar um kolefnislosun fyrir svæðið, greint niður á ólíka ferðamata.
- **Almenningsamgöngumat**, þar á meðal:
 - Ferðamyndun einstaklingsferða fyrir alla ferðamata.
 - Skipting niður á ólíka almenningsamgönguferðamata (Strætó, Borgarlína, rútur).
 - Núverandi flutningsgeta almenningsamgangna.
 - Núverandi farþegatölur eða notkun almenningsamgangna.
 - Áætluð ónýtt flutningsgeta almenningsamgangna.
 - Aðgerðir til að bregðast við skorti á afkastagetu.
- **Göngu- og hjólreiðamat**, þar á meðal:
 - Afkastageta núverandi hjólastíga og forgangsleiða hjólreiða.
 - Hvaða endurbótum er þörf á.
- **Vegakerfi, umferðargögn og umferðaröryggi**, þar á meðal:
 - Hver sé ónotuð afkastageta gatnakerfisins í dag.
 - Áhrif sem uppbyggingin mun hafa á gatnakerfið og mögulegar mótvægisáðgerðir.
 - Bílastæðaaðstaða í nágrenni við svæðið og áhrifin sem uppbyggingin gæti haft á hana.
 - Nýlegar talningar á álagstíma fyrir beygjustrauma á lykilgatnamótunum (þörf gæti verið á fleiri talningum, t.d. raðalengdum, ferðatíma og hlutfalli þungaumferðar).
 - Greining á slysagögnum í nágrenni svæðisins, skoðun á vandamálum tengdum umferðaröryggi og nýleg slysaskrá fyrir svæðið.
- **Áætlanir fyrir skipulag svæðisins**, þar á meðal:
 - Umfang uppbyggingarinnar, landnotkun, lykilþættir, afmörkun og áfangaskipting.
 - Fyrirkomulag aðgengis sem lagt er til.
 - Hvernig tengjast á núverandi samgönguinnviðum, samgönguþjónustu og þjónustutíma.