



FERÐAÁÆTLUN

Atvinnukjarni í landi Blikastaða



Maí 2022



Verknúmer: 08100-002	SKÝRSLA NR.: 01	DREIFING: <input type="checkbox"/> OPIN <input checked="" type="checkbox"/> LOKUÐ TIL <input checked="" type="checkbox"/> HÁÐ LEYFI VERKKAUPA
	ÚTGÁFU NR.: 02	
	DAGS.: 2022-05-31	
	BLAÐSÍÐUR: UPPLAG:	

HEITI SKÝRSLU: Ferðaáætlun. Atvinnukjarni í landi Blikastaða
--

HÖFUNDAR: Anna Guðrún Stefánsdóttir	VERKEFNISSTJÓRI: Haukur Þór Haraldsson
---	--

UNNIÐ FYRIR: Reiti UMSJÓN:	SAMSTARFSADILAR: Arkís
---	----------------------------------

GERÐ SKÝRSLU/VERKSTIG:

ÚTDRÁTTUR: Í þessari skýrslu er ferðaáætlun vegna deiliskipulags fyrir atvinnukjarna í landi Blikastaða. Ferðaáætlun (Travel Plan) er langtíma áætlun til að innleiða tillögur að sjálfbærum samgöngum í skipulagsferlið. Hún er byggð á upplýsingum um áætluð áhrif af samgöngum vegna uppbyggingar og setja markmið til að stuðla að og hvetja til notkunar sjálfbærra samgöngumáta (eins og t.d. að stuðla að göngu, hjólríðum, almenningsamgöngum og fjarskiptum).
--

LYKILORÐ ÍSLENSK:	LYKILORÐ ENSK:
--------------------------	-----------------------

UNDIRSKRIFT VERKEFNISSTJÓRA:	YFIRFARIÐ AF:
-------------------------------------	----------------------

© Geta skal heimilda sé efni skýrslunnar afritað eða birt með einhverjum hætti.

Efnisyfirlit

Efnisyfirlit	ii
Myndaskrá	ii
Töfluskrá	iii
1 Inngangur	1
2 Ferðaáætlun	2
2.1 Tilgangur	2
2.2 Skipulagsáætlanir	3
2.2.1 Núverandi skipulagsáætlanir.....	3
2.2.2 Fyrirhugaðar skipulagsáætlanir	3
2.2.3 Samgöngur	4
2.2.3.1 Vegtengingar	4
2.2.3.2 Almenningsamgöngur	5
2.2.3.3 Göngu- og hjólaleiðir	6
2.3 Markmið.....	8
3 Stjórnunarstefna	10
3.1 Samræmingaraðila samgangna (Travel Plan Coordinator)	10
3.2 Markaðsstefna.....	10
3.3 Fjármögnun	10
4 Ferðaáætlun – aðgerðir	11
4.1 Aðgerðir sem hvetja til göngu	11
4.2 Aðgerðir sem hvetja til hjólreiða.....	11
4.3 Almenningsamgöngur	11
4.4 Samnýting einkabíla.....	11
4.5 Áframhaldandi markaðssetning og kynning	12
4.6 Aðgerðir sem hvetja til notkunar umhverfisvænna ökutækja	12
5 Framkvæmd, eftirlit og endurskoðun	13
5.1 Framkvæmdaráætlun	13
5.2 Markmið.....	13
5.3 Vöktun	13
5.4 Endurskoðun	14
6 Aðgerðaráætlun	15
7 Heimildir.....	17
Viðaukar.....	18

Myndaskrá

Mynd 2-1 Samsett mynd aðalskipulag Mosfellsbæjar og Reykjavíkur.....	3
Mynd 2-2 Flokkun gatna	4
Mynd 2-3 Lega Borgarlínu í gegnum hverfið	4
Mynd 2-4 Fyrirkomulag gatna	5
Mynd 2-5 Núverandi leiðarkerfi (2020)	5
Mynd 2-6 Drög að nýju leiðaneti	5
Mynd 2-7 Stofn/aðalstígar í aðalskipulögum Reykjavíkur og Mosfellsbæjar	7
Mynd 2-8 Helstu stígar.....	7
Mynd 2-9 Höfuðborgarsvæðinu skipt upp í svæði eftir möguleikum til breytinga á ferðavenjum (SSH & VSÓ, 2015).....	9

Töfluskra

Tafla 2-1 Tíðni stræto.....	6
Tafla 2-2 Forsendur um hlutfallslega breytingu á hlutdeild bílferða (SSH & VSÓ, 2015).....	8
Tafla 2-3 Markmið í breytingum á ferðavenjum.....	9
Tafla 6-1 Aðgerðaráætlun	15



1 Inngangur

Vegna vinnslu deiliskipulags fyrir atvinnukjarna í landi Blikastaða, norðan vesturlandsvegur og vestan Korpúlfsstaðavegar, var unnin ferðaáætlun í samræmi við kröfur BREEAM Communities.

BREEAM Communities frá BRE í Bretlandi, er matskerfi til að meta sjálfbærni skipulags. Í kerfinu er fjallað um mat á samgöngulegum þáttum skipulags. Við undirbúning skipulagsvinnu, þ.e.a.s. á frumstigi verkefnis, er gerð krafa um samgöngulega greiningu til að samgöngur í skipulaginu byggi á sjálfbærum lausnum eins og kostur er. Krafa um gerð slíkra skjala við skipulagsvinnu er leið til að meta og draga úr neikvæðum áhrifum af samgöngum og styðja við sjálfbærar samgöngur. (Kristjánsdóttir, 2019)

Stærð skipulagssvæðisins er 17,4 ha. Í Aðalskipulagi Mosfellsbæjar eru svæðið skilgreint með blandaða landnotkun fyrir verslunar- og þjónustusvæði og athafnasvæði. Blönduð landnotkun felur í sér að á svæðinu getur verið smásöluverslun og skrifstofuhúsnæði hvers konar auk þeirrar starfsemi sem felst í skilgreiningu athafnasvæða. Á svæðinu má hafa hreinlegan iðnað.



2 Ferðaáætlun

2.1 Tilgangur

Eftirfarandi upplýsingar eru fengnar úr skýrslunni Samgönguskipulag og sjálfbærni (Kristjánsdóttir, 2019)

Ferðaáætlanir (Travel Plans) eru langtímaáætlanir til að innleiða tillögur að sjálfbærum samgöngum í skipulagsferlið. Þær eru byggðar á upplýsingum um áætluð áhrif af samgöngum vegna uppbyggingar og setja markmið til að stuðla að og hvetja til notkunar sjálfbærra samgöngumáta (eins og t.d. að stuðla að göngu, hjólréiðum, almenningsamgöngum og fjarskiptum). Ferðaáætlanir þessar ætti að vinna samhliða tillögu að uppbyggingu og vera hluti af hönnun og notkun hins nýja svæðis frekar en að vera unnið eftir á, þ.e. eftir að byrjað er að taka svæðið í notkun.

Hvaða upplýsingar ætti Ferðaáætlun að innihalda?

Ferðaáætlanir ættu að setja kröfur um ákveðnar niðurstöður, markmið og aðgerðir, og tilgreina skýrt fyrirkomulag fyrir eftirlit og stjórnun til framtíðar. Ferðaáætlanir ættu einnig að skoða hvaða viðbótaraðgerðir væri hægt að gera kröfur um til að vega upp á móti óásættanlegum áhrifum ef settum markmiðum verður ekki náð.

Ferðaáætlanir ættu að setja skýr markmið um niðurstöður frekar en bara ferli. Þær ættu að taka til allra ferða sem nýja skipulagið framkallar, hvort sem það er vegna íbúa eða gesta og þær ættu að vera í samræmi við stefnur í samgöngumálum á stærra svæði sem skipulagið er hluti af. Ferðaáætlanir ættu að meta

- grunngögn fyrir ferðir, þ.m.t. um ferðamyndun.
- upplýsingar um fyrirhugaða uppbyggingu og áætlaða ferðamyndun fyrir alla ferðamáta tengt henni.
- upplýsingar um núverandi ferðavenjur á umlykjandi svæði.
- tillögur til að draga úr ferðapörf að og frá svæðinu, fyrir alla ferðamáta.
- leiðir til að bæta almenningsamgöngur.

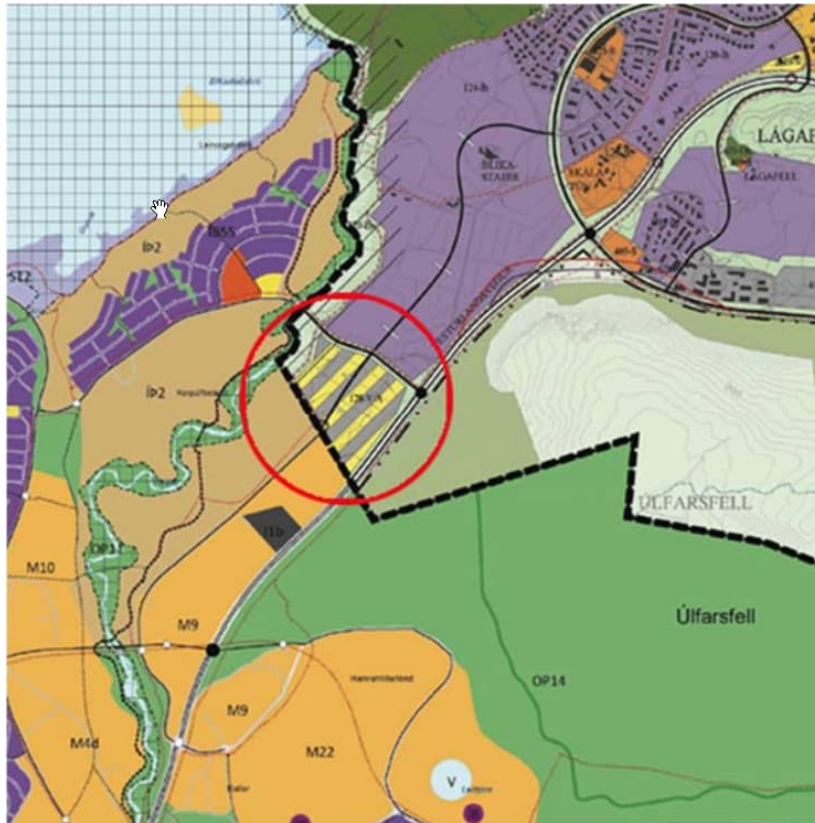
Einnig geta þær innfalið

- valmöguleika varðandi bílastæðastefnu.
- tillögur til að auka notkun núverandi, nýrra og bættra almenningsamgangna og aðstöðu fyrir göngu og hjólréiðar, bæði fyrir notendur nýja skipulagsins sem og notendur nálægra svæða.
- virkar aðgerðir sem geta aðstoðað við að auka flutningsgetu núverandi gatnanets, sem hægt er að nýta til að taka við afgangsáhrifum samgangna (residual traffic impact) nýja skipulagsins.
- að hægt sé að bæta við eða endurskoða ákveðna þætti í ferðaáætluninni eftir að búið er að taka nýja skipulagið í notkun til að hægt sé að aðlaga áætlunina að því hvernig einkenni uppbyggingarinnar er og hvernig hún er notuð.

2.2 Skipulagsáætlanir

2.2.1 Núverandi skipulagsáætlanir

Í Aðalskipulagi Mosfellsbæjar 2011-2030 er svæðið skilgreint sem blanda verslunar-, þjónustu og athafnasvæðis. Landið er um 17 ha, að mestu framræst tún og óbyggt, á sveitarfélagamörkum Reykjavíkur og Mosfellsbæjar milli Vesturlandsvegur, Úlfarsár (Korpu) og Korpúlfsstaðavegar (merkt 128-V/A á Mynd 2-1).



Mynd 2-1 Samsett mynd aðalskipulag Mosfellsbæjar og Reykjavíkur

Eins og sést á Mynd 2-1 er íbúðarsvæði austan við Korpúlfsstaðaveg en miðsvæði (gult) og íþróttasvæði (ljósbrúnt) er vestan við Blikastaði í landi Reykjavíkur og græn svæði norðan og sunnan við. Helstu tengingar við svæðið eru frá Korpúlfsstaðavegi og Vesturlandsvegi auk þess sem Borgarlínuás mun ganga í gegnum svæðið.

2.2.2 Fyrirhugaðar skipulagsáætlanir

Fyrirhugað er að í reitnum verði blanda af verslun, þjónustu og léttum og þrífalegum iðnaði í byggingum af ólíkum stærðum. Ekki er gert ráð fyrir verksmiðjum eða plássfreakri starfsemi á lóðum sem nýttar verða fyrir iðnað.

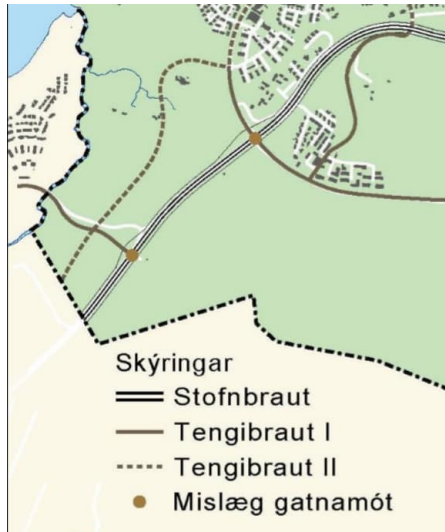
Skv. aðalskipulagi Mosfellsbæjar 2011-2030 er gert ráð fyrir íbúðarsvæði austan við Korpúlfsstaðaveg. Þar er gert ráð fyrir 1618 nýjum íbúðum á 87,3 ha svæði, verður heildarfjöldi í reitnum (124-íb) þá 1775. Hafin er vinna við deiliskipulags þessa reits og gera áætlanir nú ráð fyrir því að fjöldi íbúða verði í um 3.000.

Reykjavíkurmegin liggur Blikastaðareitur að hluta til upp að reit Íþ2-Golfvöllur á Korpúlfsstöðum og þ96 Korputorg sem er Miðsvæði (M9). Þar er einkum gert ráð fyrir rýmifrekum verslunum, þjónustu, en einnig vörugæmslum og netþjónabúi (gagnaveri). Á norðurhluta svæðisins er gert ráð fyrir margvíslegri þjónustustarfsemi og afþreyingu. Við uppbyggingu og þróun svæðisins verði lögð áhersla á að skapa gönguvænt umhverfi og gæði í opnum rýmum. (Reykjavíkurborg, 2010)

2.2.3 Samgöngur

2.2.3.1 Vegtengingar

Skv. Aðalskipulagi Mosfellsbæjar 2011-2030 er Korpúlfsstaðavegur, sem liggur austan við svæðið, skilgreindur sem Tengibraut í 1.flokki. Tengibraut í 1.flokki hefur 50 km/klst. hámarkshraða, ekki er heimilt að hafa bifreiðastæði við götuna og engar hraðahindranir eða sérstakar aðgerðir á akbraut vegna gangbrauta gerðar. Lágmarksfjarlægð milli krossgatnamóta er 200-300 m en 150 m milli T-gatnamóta. Ásinn sem liggur í gegnum Blikastaðaland er skilgreindur sem Tengibraut í 2.flokki¹ í aðalskipulagi Mosfellsbæjar.



Mynd 2-2 Flokkun gatna

Vesturlandsvegur, sem er stofnbraut, ramar inn svæðið að sunnanverðu. Vesturlandsvegur er tvöfaldur í báðar áttir móts við Blikastaðaland og áfram til vesturs. Til austurs breytist hann í 2+1 veg á kafla en sá kafla verður tvöfaldaður 2020 skv. samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðisins (Vegagerðin, 2020). Aðrar vegaframkvæmdir (fyrir utan Borgarlínuás) á svæðinu eru ekki fyrirhugaðar á næstunni. Mögulega verður þó farið í framkvæmd Sundabrautar en ef að verður mun sú framkvæmd líklega hafa áhrif á umferðarmagn á Vesturlandsvegi.

Samgöngu og þróunarás

Í svæðisskipulagi Höfuðborgarsvæðisins 2040 er kveðið á um að sveitarfélögin í samvinnu við Vegagerðina skuli ákveða legu Borgarlínu og festa í sínum skipulagsáætlunum. Skv. svæðisskipulaginu mun Borgarlínuásinn (samgöngu og þróunarás) liggja þar sem gert er ráð fyrir tengibraut í 2.flokki í aðalskipulaginu. Má því fastlega gera ráð fyrir því að skilgreining götunnar verði breytt í næstu endurskoðun aðalskipulags Mosfellsbæjar.

Í gegnum mitt svæðið þarf að gera ráð fyrir nokkuð breiðu belti fyrir tengiveg og Borgarlínu í samræmi við svæðisskipulag, en þar þarf jafnframt að gera ráð fyrir góðum hjóla- og gönguleiðum. Gera þarf ráð fyrir að svæðið geti byggst upp í áföngum og dafnað áður en Borgarlínan verður að veruleika, en að með tilkomu Borgarlínu styrkist svæðið enn frekar.

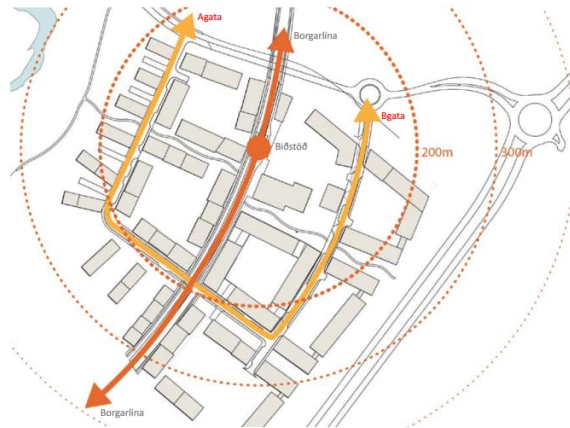


Mynd 2-3 Lega Borgarlínu í gegnum hverfið

¹ Tengibraut í 2. flokki getur haft breytilega útfærslu eftir því umhverfi sem hún fer um. Hámarkshraði er að jafnaði 50 km/klst. en getur verið 30 km/klst. þar sem gangandi vegfarendur eiga leið þvert á götuna eða þar sem hún verður hluti svonefnds 30 km svæðis. Lágmarksfjarlægð milli gatnamóta getur verið minni en á tengibraut í 1. flokki. Þar sem ástæða er til er heimilt að gera ráð fyrir bílastæðum samsíða akbraut og á einstökum köflum þar sem hámarkshraði er 30 km/klst. geta verið hraðahindranir og sérstakar aðgerðir vegna gangbrauta. Byggð getur verið nær 2. flokks tengibraut en 1. flokks, en huga þarf sérstaklega að umhverfi þeirra og frágangi.

Götur

Út frá Korpúlfsstaðavegi sem er tengivegur, tengjast tvær götur inn á deiliskipulagssvæðið: A-gata og B-gata. Göturnar liggja í L laga formum og tengjast á gatnamótum við Blikastaðaveg. Innkeyrslur inn á lóðir eru frá Agötu og B-götu. Gert er ráð fyrir að hámarkshraði verði 40 km/klst á Blikastaðavegi og 30 km/klst á öðrum götum innan svæðisins. Hámarkshraði á Borgarlínuásnum mun þó fylgja þeim leiðbeiningum sem munu koma frá hönnunarhópi Borgarlínu þegar að því kemur en mjög líklegt er að hámarkshraðinn verði 40 km/klst.



Mynd 2-4 Fyrirkomulag gatna

2.2.3.2 Almenningsamgöngur

Núverandi almenningsamgöngur

Í dag er svæðið ekki þjónustað af strætó enda er engin byggð á svæðinu, þ.e. langt er í næstu biðstöð. Tvær strætóleiðis aka þó nálægt. Leið 7 ekur um Korpúlfsstaðaveg með tíðni á 30 mín. fresti og leið 15 ekur um Vesturlandsveg á 15-30 mín. fresti.

Skv. ársskýrslu Strætó 2018 voru um 10.000 innstig á ári á leið 7 en um 61.000 á leið 15 sem gerir leið 15 að 8. mest notaða leiðinni á höfuðborgarsvæðinu.

Skv. upplýsingum frá Strætó (Skúladóttir, 2020)

þá er næg rýmd í leið 7 á háannatíma. Leið 15 er mikið nýtt og var aukavagni bætt við á tímabili. Líklegt er þó að það sé nægt pláss í vögnunum frá vestri til austurs árdegis þar sem það er á mótí háannaumferð, og öfugt síðdegis. Erfiðara getur verið að komast frá Mosfellsbæ að og frá atvinnukjarnanum á háannatíma.



Mynd 2-5 Núverandi leiðarkerfi (2020)

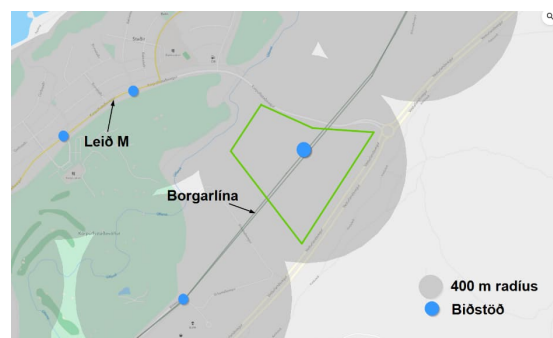
Fyrirhugaðar almenningsamgöngur

Drög að nýju leiðaneti gera ráð fyrir að ein leið aki Borgarlínuásinn á 10-20 mín. fresti en ekki mun vera ekið um Korpúlfsstaðaveg eða Vesturlandsveg. (StrætóBS, 2020)

Fyrirhugað er að biðstöð Borgarlínu verði í reitnum. Verða þá allar byggingar í innan við 400 m radius frá biðstöðinni og stærsti hlutinn er innan 250 m radius sem telst vera mjög gott.

Sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu hafa sett markmið, sem fram kemur í svæðisskipulagi, að árið 2040 verði hlutdeild almenningsamgangna að minnsta

kosti 12% af heildar ferðum innan höfuðborgarsvæðisins. Með tilliti til áætlaðar fjölgunar íbúa þýðir það að minnsta kosti fjórfalt fleiri munu nota almenningsamgöngur árið 2040 en 2016. Til að uppfylla þetta markmið er mikilvægt að þróað verði skilvirkt hágæða almenningsamgöngukerfi sem gerir fólki kleift að ferðast hratt um höfuðborgarsvæðið, óháð umferðartöfum í vegakerfinu. Ennfremur að tryggja gott aðgengi íbúa að samgöngukerfinu með uppbyggingu í grennd við biðstöðvar.



Mynd 2-6 Drög að nýju leiðaneti



Hágæðakerfi almenningssamgangna er hryggjarstykkið í svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins til 2040. Borgarlína er lykilverkefni í samgöngum, hagkvæm og vistvæn leið til að auka flutningsgetu á milli sveitarfélaganna og gera þeim kleift að mæta tæplega 30% fjölgun íbúa og fjölgun ferðamanna án þess að álag á stofnvegakerfið aukist í sama hlutfalli. Borgarlína er einnig grundvöllur þess að sveitarfélögin geti þétt byggð í miðkjörnum og þróunarásun.

Til að ná því marki að stórauka hlutfall almenningssamgangna er mikilvægt að þær verði eftirsóknaverðari valkostur en í dag. Jafnframt verða almenningssamgöngur að hafa meiri flutningsgetu en við þekkjum í dag. Borgarlína gerir hvoru tveggja. Sem hágæða almenningssamgöngur hækkar þjónustustig og þær verða eftirsóknaverðari. Sérými tryggir áreiðanleika og aukin ferðahraða, vagnarnir haldi sínu striki óháð öðrum umferðartöfum. Það er því mikilvægt að vandað sé til verks við hönnun Borgarlínuássins í gegnum hverfið.

Tafla 2-1 Tíðni strætó

Leiðarnúmer	Leið	Núverandi tíðni á háannatíma	Framtíðar tíðni
7	Um Korpúlfsstaðaveg	30 mín fresti	Leið lögð niður
12	Um Vesturlandsveg	15 mín fresti	Leið lögð niður
E-stofnleið	Um Borgarlínuás		10 mín fresti

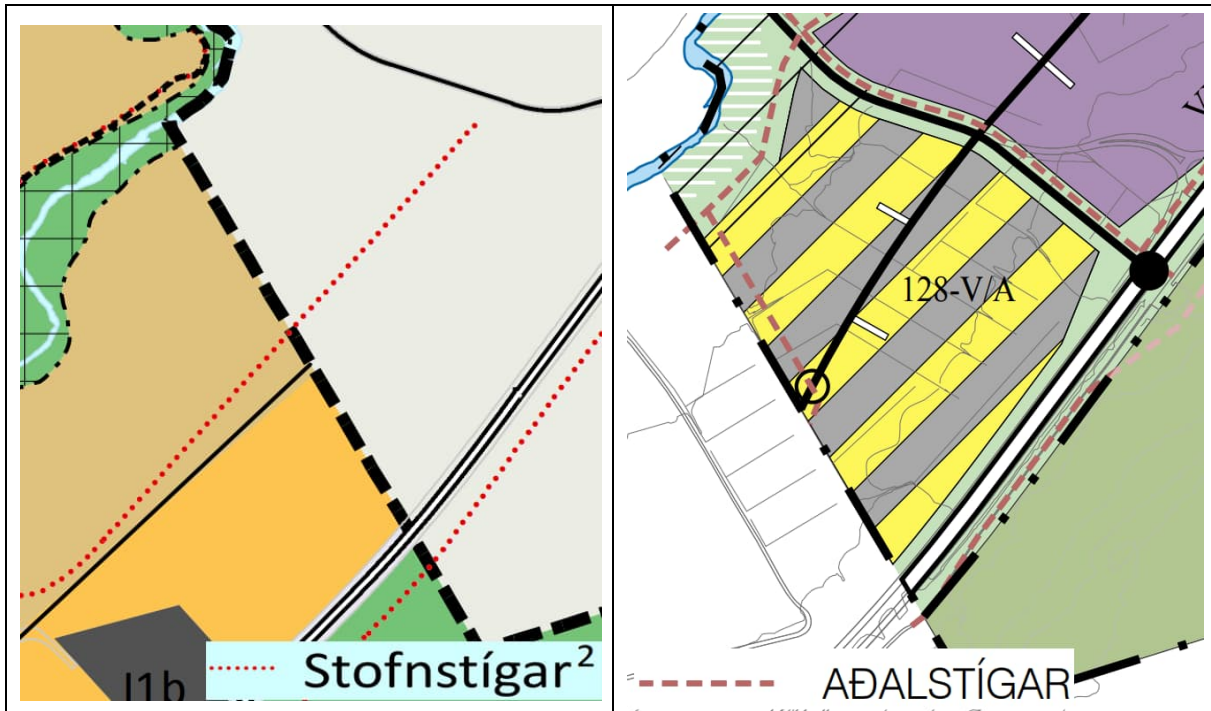
Leið E er stofnleið sem ekur um Borgarlínuás og er því í góðum tengingum við margar aðrar stofnleiðir strætó og með örrari tíðni en núverandi kerfi. Mun hverfið því verða ágætlega þjónustað af Strætó. Nokkuð ljóst er að næg rýmd er bæði í núverandi strætókerfi og framtíðar kerfi til að taka við þeim ferðum sem áætlað er að hverfið muni skapa.

Vanda skal sérstaklega til útfærslu göturýmis við biðstöð Borgarlínu auk þess sem hafa skal samráð við Verkefnastofu Borgarlínu varðandi hönnun göturýmis, biðstöðvar og götugagna. Þægindi og öryggi farþega verður haft að leiðarljósi við hönnun biðstöðva.

2.2.3.3 Göngu- og hjólaleiðir

Fáar göngu og hjólaleiðir eru umhverfis svæðið í dag. Aðalstígur er meðfram Vesturlandsvegi, suðaustan við veginn.

Í aðalskipulagi Mosfellsbæjar og Reykjavíkur er gert ráð fyrir aðal/stofnstígum suðaustan við Vesturlandsveg og meðfram Borgarlínuásnum. Að auki gerir aðalskipulag Mosfellsbæjar ráð fyrir aðalstígum meðfram Korpu og Korpúlfsstaðavegi.



Mynd 2-7 Stofn/aðalstígar í aðalskipulögum Reykjavíkur og Mosfellsbæjar

Hugað verður vel að gönguleiðum innan hverfisins og er markmiðið að gangstéttir séu meðfram öllum götum beggja vegna. Minni stígar liggja í grænum geirum milli lóða og tengjast útivistarsvæði við Úlfarsá. Ofanvatnsrásir/ lautir og regnbeð eru í grænum geirum og meðfram götum og stígum og eru



Mynd 2-8 Helstu stígar

hluti af regnvatnskerfi svæðisins. Göngu- og hjólástígaás liggur meðfram Borgarlínuásnum og verða þeir hluti af stofnstígakerfi höfuðborgarsvæðisins. Hugað verður að því að góðar tengingar séu fyrir gangandi og hjólandi við biðstöð Borgarlínu. Það verða því góðar stígtengingar í allar áttir sem hvetur til notkunar á öðrum samgöngumátum en einkabílnum.

Engar talningar eru til á hjólástígum í nágrenninu en þó þykir nokkuð ljóst að næg rýmd sé í núverandi- og framtíðar stígakerfi til að taka við þeim ferðum hjólreiðamanna sem skipulagið mun skapa.



2.3 Markmið

Ferðaáætlunin er langtíma áætlun með upplýsingum fyrir starfsfólk og gesti um þá ferðamöguleika sem eru í boð og hvetja til sjálfbæra ferðamáta, einkum almenningssamgangna, göngu og hjólreiða auk notkunar á farartækjum sem eru knúin áfram af umhverfisvænum orkugjöfum.

Helstu markmið ferðaáætlunarinnar eru:

- Veita starfsfólki, og þar sem mögulegt er gestum, upplýsingar um hvaða möguleikar eru fyrir hendi varðandi sjálfbæra ferðamáta frá fyrsta degi.
- Hvetja til göngu, hjólreiða og notkunar almenningssamgangna
- Draga úr því að starfsfólk treysti á einkabílinn í allar ferðir
- Draga úr ferðum þar sem það er bara einn í ökutæki
- Hvetja til samnýtingu ferða
- Efla vitund um ferðaáætlunina meðal starfsfólks og gesta
- Veita góðan aðgang að hleðslustöðum fyrir rafmagnsfarartæki (hjól, bíla, hlaupahjól sem og önnur smærri tæki (micromobility/örflæðisfarartæki))

Til að ná markmiðum ferðaáætlunarinnar verða sett fram skýr, mælanleg, aðlagandi, raunhæf og tímasett (SMART) markmið.

Líklegur fjöldi starfsmanna á reitnum eða skipting ferðamáta er ekki þekkt en verður notast við tölur frá SSH um skiptingu ferðamáta.

Eftirfarandi markmið eru sett fram í Svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins 2015-2040 (SSH, 2015):

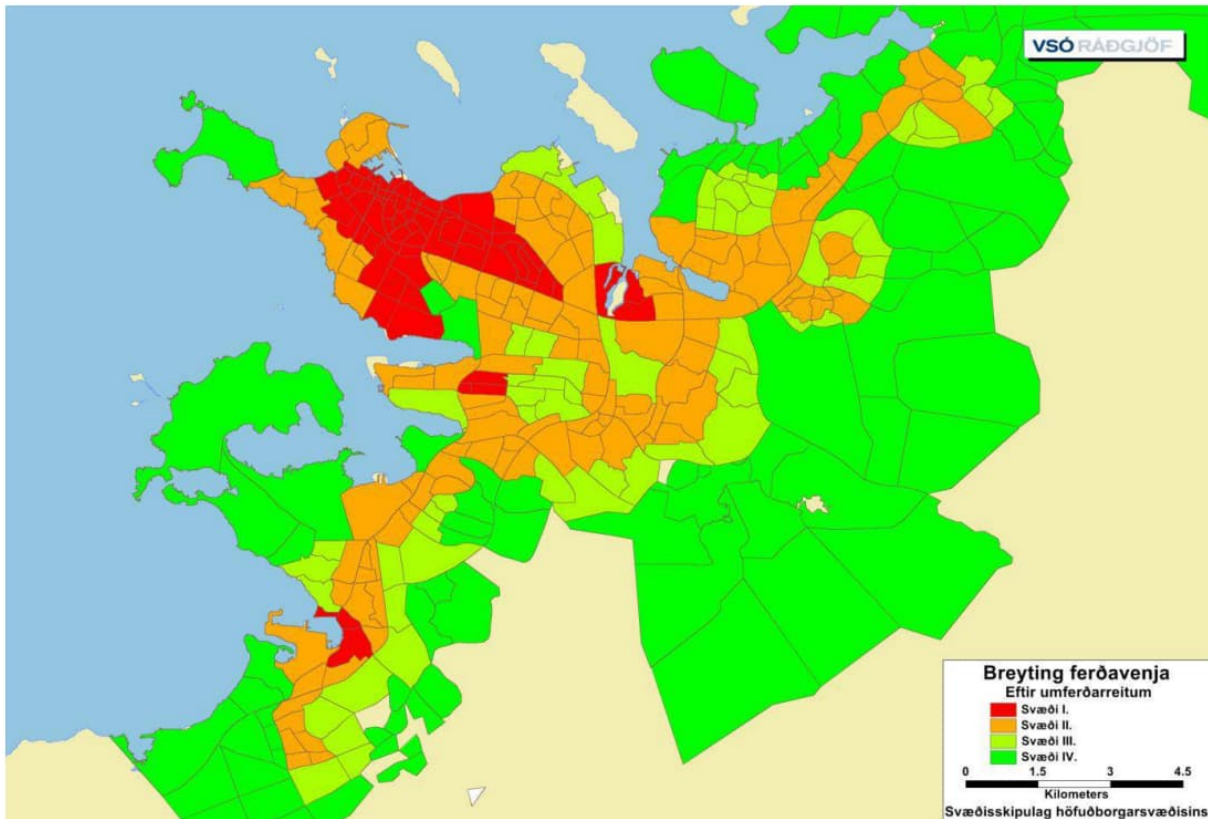
- Á höfuðborgarsvæðinu verður raunhæft val um skilvirka samgöngumáta.
- Hlutdeild almenningssamgangna í öllum ferðum innan svæðisins árið 2040 verður a.m.k. 12%.
- Hlutdeild göngu- og hjólreiða í öllum ferðum innan svæðisins árið 2040 verður a.m.k. 30%.
- Meginstofnvegir tryggja greiða og örugga umferð fólks og vöru.

Ekki er gert ráð fyrir að sömu markmið gildi heilt yfir allt höfuðborgarsvæðið heldur er tekið tillit til staðsetningar og sér í lagi nálægðar við Borgarlínu. Í Svæðisskipulaginu lendar Blikastaðaland á svokölluðu svæði II þegar höfuðborgarsvæðinu er skipt upp í svæði eftir möguleikum til breytinga á ferðavenjum. Í flokki I eru svæðin þar sem líklegast verði hlutfallslega færstar bílferðir, og á þeim svæðum sem lenda í flokk IV séu minni líkur á breytingu ferðavenja og þau séu hlutfallslega nær núverandi fjölda bílferða.

Sett eru fram markmið í svæðisskipulaginu um breytingu ferðavenja fyrir hvert þessara fjögurra svæða sem skilgreind eru á Mynd 2-9. Þannig er hlutdeild bílferða breytt hlutfallslega og hlutdeild annarra samgöngumáta breytt til samræmis. Þannig fækkar bílferðum hlutfallslega mest á svæðum I og minna á svæðum II og III. Bílferðum á svæði II fækkar því um 15%.

Tafla 2-2 Forsendur um hlutfallslega breytingu á hlutdeild bílferða (SSH & VSÓ, 2015)

	Breyting
Svæði I	-30%
Svæði II	-15%
Svæði III	-5%
Svæði IV	+5%



Mynd 2-9 Höfuðborgarsvæðinu skipt upp í svæði eftir möguleikum til breytinga á ferðavenjum (SSH & VSÓ, 2015)

Skv. ferðavenjukönnun frá 2017 er hlutfall bílferða á höfuðborgarsvæðinu um 76%, hjólríða um 6%, 4% fara með almenningssamgöngum og um 14% fara sínar ferðir gangandi. (Vegagerðin & SSH, 2017) Við fækkun bílferða um 15% verða þær þá um 61% allra ferða, markmið borgarlínu er að hlutdeild almenningsamgangna verði 12% og verður því hlutdeild gangandi og hjólandi 27%.

Þegar uppbyggingu svæðisins hefur verið lokið verður gerð ferðavenjukönnun til að setja grunnviðmið fyrir ferðamátana. Þar til það verður gert verður notast við niðurstöður ferðavenjukönnunar höfuðborgarsvæðisins 2017 sem grunnviðmið. Nánar verður fjallað um ferðavenjukönnunina í kafla 5. Þar sem það er ólíklegt að Borgarlínan verði komin þegar uppbygging hverfisins hefst er ekki gert ráð fyrir að hlutdeild einkabílsins minnki mikið fyrstu árin. Með tilkomu Borgarlínu og fullbyggðs íbúðarsvæðis vestan Korpúlfsstaðaveg er ekki óeðlilegt að stefna á sömu markmið og gert er í svæðisskipulaginu.

Tafla 2-3 Markmið í breytingum á ferðavenjum

Ferðamáti	Spá um grunnviðmið	Við lok 1.árs Borgarlínu	Við lok 3.árs Borgarlínu	Við lok 5.árs Borgarlínu	Fullbyggt svæði með Borgarlínu
Einkabíll	76%	73%	72%	71%	61%
Gangandi og hjólandi	20%	22%	22%	22%	27%
Almenningsamgöngur	4%	5%	6%	7%	12%



3 Stjórnunarstefna

3.1 Samræmingaraðila samgangna (Travel Plan Coordinator)

Samræmingaraðila samgangna verður tilnefndur til að útfæra og stýra ferðaáætluninni. Samræmingaraðila samgangna mun taka almenna ábyrgð á daglegum rekstri Ferðaáætlunar og framkvæmd tilheyrandi aðgerða.

Samræmingaraðila samgangna verður ábyrgur fyrir því að rekstraraðilar á svæðinu séu upplýstir um ferðaáætlunina og vinni að markmiðum hennar. Ef rekstraraðilar gera sína eigin ferðaáætlun skal Samræmingaraðili samgangna gæta þess að tímamarkmið úr grunn-ferðaáætluninni standist og að hún sé notuð sem grunnur.

Til viðbótar við ofangreint er einnig á ábyrgð Samræmingaraðila samgangna að:

- Samræma ferðavenjukannanir
- Framkvæma aðgerðir sem settar eru fram í ferðaáætluninni
- Upplýsa og veita hagsmunaaðilum ráðgjöf varðandi framkvæmd og framvindu ferðaáætlunarinnar
- Stýra þróun ferðaáætlunarinnar
- Koma á framfæri markmiðum og ávinningi ferðaáætlunarinnar
- Vera tengiliður fyrir fyrirspurnir vegna ferðavenjuáætlunarinnar

3.2 Markaðsstefna

Starfsfólki með aðsetur á svæðinu verður frætt um Ferðaáætlunina við ráðningu. Veittar verða upplýsingar um markmið hennar til að efla umhverfið og hlutverk einstaklinga til að ná markmiðum Ferðaáætlunarinnar.

„Ferðaáætlunarpakki“ verður útbúinn áður en starfsemi hefst hjá fyrsta fyrirtækinu og verður afhentur starfsfólki við upphaf starfs. Ferðaáætlunarpakinn mun veita upplýsingar um Ferðaáætlunina og vistvæna ferðamáta í grennd við svæðið, þar með talið göngu- og hjólaleiðir og almenningsgöngur. Ferðaáætlunarpakinn mun einnig veit upplýsingar um:

- Staðsetningu hjólastæða
- Staðsetningu strætóbiðstöðva
- Staðsetning hleðslustöðva fyrir rafmangsfarartæki (bíla, reiðhjól og örflæðisfarartæki)
- Upplýsingar um deilibíla ef þeir verða til staðar
- Upplýsingar um tól til að skipuleggja ferðir eins og t.d. <https://cyclingiceland.is/is/>

Að auki mun Samræmingaraðili samgangna íhuga að setja ákvæði á fyrirtæki til að hvetja til vistvæna ferða hjá starfsfólki, t.d. samgöngusamning. Samgöngusamningur er formlegur samningur á milli vinnuveitanda og starfsmanna um að starfsmenn sem nýta vistvænar samgöngur á leið til og frá vinnu og eða til ferða á vegum vinnuveitanda. Oftast er starfsmanninum umbunað með einhverjum hætti s.s. mánaðarlegum greiðslum, afslætti af strætógjöldum o.s.frv. Heimilt er að draga slíkar greiðslur eða hlunnindi frá skatti. Ennfremur er gert ráð fyrir að Samræmingaraðili samgangna bjóði upp á persónulega aðstoð við skipulagningu ferða fyrir þá starfsmenn sem vilja það.

3.3 Fjármögnun

Samræmingaraðili samgangna verður veitt viðeigandi fjármagn til að ráðast í skyldur ferðaáætlunar til að tryggja að stuðlað sé að aðgerðum og markmiðum sem sett eru fram innan áætlunarinnar og það að viðeigandi vöktun og endurskoðun sé framkvæmd. Hlutverkið verður fjármagnað af framkvæmdaraðila, en færast yfir á rekstraraðila svæðisins eftir að formlegt „lóðafélag“ hefur verið stofnað.



4 Ferðaáætlun – aðgerðir

Þessi hluti Ferðaáætlunarinnar gerir grein fyrir efnislegum og stjórnunarlegum aðgerðum sem geta verið útfærðar af Samræmingaraðili samgangna til að hvetja til sjálfbærra ferðamáta. Eins langt og mögulegt er, eru aðgerðirnar hér að neðan hannaðar til að henta til endurskoðunar og vöktunar. Þessi listi er ekki tæmandi og er Samræmingaraðili samgangna frjálst að kanna önnur verkefni sem henta til að ná markmiðum Ferðaáætlunarinnar.

4.1 Aðgerðir sem hvetja til göngu

Til að hvetja til ferða, til og frá staðnum, fótgangandi:

- Samræmingaraðili samgangna mun kynna heilsufarslegum ábata þess að ganga og mun veita starfsfólki kort sem sýnir öruggar gönguleiðir til áfangastaða í grenndinni svo sem verslana, íbúðahverfa og almenningssamgangna. Þessar upplýsingar verða innifaldar í Ferðaáætlunarpakkanum sem starfsfólk fær þegar það hefur störf.
- Samræmingaraðili samgangna mun hafa samráð við viðeigandi sveitastjórnir til að tryggja að stígar í nágrenninu sé viðhaldið á viðeigandi hátt, sérstaklega hvað varðar snjómokstur.
- Starfsfólk mun hafa aðgang að sturtum og búningsaðstöðu, þ.m.t aðstöðu til geymslu á blautum fötum, regnhlífum o.s.frv.

4.2 Aðgerðir sem hvetja til hjóleiða

Til að hvetja til ferða, til og frá staðnum, hjólandi:

- Starfsfólki verður veitt upplýsingar og ráðgjöf varðandi hjólaleiðir að svæðinu. Þetta verður innifalið í Ferðaáætlunarpakkanum sem starfsfólk fær þegar það hefur störf.
- Starfsfólki verður gerð grein fyrir heilsufarslegum ávinningi hjóleiða.
- Örugg og skjólgóð hjólastæði/hjólaskýli verða á svæðinu með hleðslustöðvum fyrir rafmagnshjól.
- Fylgst verður með notkuninni og hjólastæðum fjölgað ef þróunin krefst þess.

4.3 Almenningsamgöngur

Fyrir þá sem eru búsettir lengra í burtu, og eru því ólíklegri til að ganga eða hjóla til vinnu, verða gerðar ráðstafanir til að hvetja til notkunar almenningsamgangna.

Til að hvetja til ferða, til og frá staðnum, með almenningsamgöngum:

- Ferðaáætlunarpakinn mun innihalda upplýsingar um almenningsamgöngur á svæðinu. Kort sem sýnir biðstöðvar mun fylgja með auk upplýsinga um leiðir og tíðni ferða.
- Samtíma upplýsingar um leiðir og tíðni strætó verða alltaf til sýnis á tilkynningartöflum.
- Samræmingaraðili samgangna mun hvetja fyrirtæki á staðnum til að bjóða starfsfólki lán til kaupa á árskortum.
- Samræmingaraðili samgangna mun hvetja fyrirtæki á staðnum til að bjóða starfsfólki samgöngusamninga.
- Samræmingaraðili samgangna mun auglýsa gagnlegar vefsíður sem veita upplýsingar um almenningsamgöngur. Slóðir fyrir vefsíðurnar verða í upplýsingum sem eru settar á tilkynningartöflur og í Ferðaáætlunarpakkanum.

4.4 Samnýting einkabíla

Samnýting bíla er tiltölulega þægilegur valkostur til ferða með einkabíl og það eru möguleikar til að draga úr heildar akstri starfsmanna með því að innleiða og auglýsa kerfi til að samnýta ferðir. Til að hvetja til samnýtingar mun Samræmingaraðili samgangna mun nota niðurstöður ferðavenjukannana



til að meta möguleika á samnýtingu einkabíla og mun sjá um að einstaklingar fái upplýsingar um mögulega ferðafélaga til samnýtingar reglulegra ferða. Að auki mun Samræmingaraðili samgangna kanna möguleika á sérstökum bílastæðum fyrir þá sem samnýta bíla.

4.5 Áframhaldandi markaðssetning og kynning

Samræmingaraðili samgangna mun sýna upplýsingar um tímaáætlun strætisvagna á tilkynningartöflum á svæðinu, í þágu starfsfólks. Upplýsingarnar verða uppfærðar eftir því sem þörf krefur. Auk þess verða upplýsingarnar gerðar aðgengilegar á heimasíðum tengdar svæðinu svo gestir sjái upplýsingar um ferðamöguleika áður en þeir koma á svæðið. Ferðaupplýsingar verða einnig sýndar á innraneti starfsmanna þar sem það á við, og á lokuðum svæðum starfsmanna t.d. Facebook hópum.

Samræmingaraðili samgangna mun kynna alla þætti ferðaáætlunarinnar með eftirfarandi verkfærum:

- Samræmingaraðili samgangna mun kanna ávinning af persónulegri ferðaskipulagningu fyrir starfsfólk. Ef það er talið viðeigandi verður þeim boðið ráð um ferðamöguleika fyrir ferðir sínar til og frá vinnu til að hjálpa þeim að mynda sjálfbært ferðamynstur.
- Upplýsingaskjái á almenningssvæðum verða reglulega uppfærðir til að upplýsa starfsfólk og gesti um þær ferðamöguleika sem eru í boði, þ.m.t. allar breytingar á þeim.
- Samræmingaraðili samgangna mun vekja athygli á markmiðum Ferðaáætlunarinnar og árangri í að ná þeim markmiðum í gegnum upplýsingaskjána.

4.6 Aðgerðir sem hvetja til notkunar umhverfisvænna ökutækja

Til að hvetja til ferða, til og frá staðnum, á umhverfisvænum ökutækjum:

- Sérmerkt bílastæði fyrir umhverfisvæn ökutæki.
- Sérmerkt bílastæði fyrir umhverfisvæn ökutæki staðsett nálægt inngöngum.
- Hleðslustöðvar fyrir rafmangsbíla.

5 Framkvæmd, eftirlit og endurskoðun

5.1 Framkvæmdaráætlun

Samræmingaraðili samgangna mun hefja störf sín samkvæmt ofangreindu þegar hann hefur verið skipaður. Framleiðsla á kynningarefni (Ferðaáætlunarpakkinn) og allar nauðsynlegar rannsóknir verða forgangsverkefni. Ferðavenjukönnun verður gerð hjá öllum starfsmönnum innan þriggja mánaða frá því hafin verður starfsemi á 50% svæðisins. Markmið ferðavenjukönnunar er að greina byrjunarörðuleika og betrubæta og forgangsraða málefnum. Ferðavenjukönnunin mun einnig gefa grunnviðmið sem markmið um hlutdeild ferðamáta verða byggð á.

Að lokinni ferðavenjukönnun verður Ferðaáætlunin endurskoðuð og markmið greind. Einnig verður farið yfir þau málefni sem sett eru fram innan Ferðaáætlunarinnar til að ákvarða hvaða ráðstafanir eru líklegastar til að aðstoða við að ná heildarmarkmiðum Ferðaáætlunarinnar.

5.2 Markmið

Markmið verða notuð til að meta árangur af þeim verkefnum sem farið er í og til að beina athygli að heildarmarkmiðum Ferðaáætlunarinnar. Endanlegt markmið ferðaáætlunarinnar er að draga úr bílferðum til og frá svæðinu og til að besta aðgengi að lykilaðstöðum og sjálfbærum ferðamáta. Markmiðin verða skýr, mælanleg, aðlagandi, raunhæf og tímasett (SMART).

Bráðabirgðamarkmið voru sett fram í kafla 0 á grundvelli ferðavenjukönnunar 2017 og sett voru fram markmið um breytingu á ferðamáta fyrir næstu árin. Eins og sagt var hér að framan, verður gerð ferðavenjukönnun innan þriggja mánaða frá því að starfsemi verður hafin á 50% svæðisins. Samræmingaraðili samgangna mun dreifa könnuninni til allra starfsmanna á svæðinu. Ferðavenjukönnunin mun gefa grunnviðmið um ferðamataval til og frá svæðinu. Ferðavenjukönnunin mun gefa grunnupplýsingar um ferðir starfsfólks, þar með talið ferðamataval til og frá svæðinu. Grunnviðmiðin sem voru sett fram í kafla 0 verða endurskoðuð og uppfærð í framhaldi af ferðavenjukönnun og innifalin í endurskoðaðri útgáfu Ferðaáætlunarinnar.

5.3 Vöktun

Áætlun um vöktun og endurskoðun hefur verið hönnuð til að gefa upplýsingar sem hægt er að nota til að meta árangur ferðaáætlunarinnar. Vöktun og endurskoðun Ferðaáætlunarinnar er á ábyrgð Samræmingaraðili samgangna.

Meginmarkmið Ferðaáætlunarinnar er að efla sjálfbæra ferðamáta starfsmanna og gesta. Hentug mælieining um árangur Ferðaáætlunarinnar er því hlutfall ferðamáta starfsfólks og gesta til og frá svæðinu. Því verða gerðar ferðavenjukannanir til að meta árangur í lok 1.árs, í lok 3.árs, í lok 5.árs og þegar svæðið verður orðið fullbyggt og Borgarlínan komin, auk ferðavenjukannanirnar sem verður gerð þegar 50% svæðinu verður komi í notkun. Dæmi um spurningar í ferðavenjukönnun má sjá í viðauka 1. Önnur, ekki eins skýr, markmið eru að auka vitund um umhverfisáhrif ferðamatavals. Það er erfiðara að vakta hversu meðvitað fólk er þó að einn vísir verði almenn viðbrögð við innleiðingu Ferðaáætlunarinnar. Hægt er að mæla viðbrögð starfsfólks í magni og gerð athugasemda bæði í upphafi og þegar stefnan hefur þróast.

Aðgerðir vegna vöktunar sem eru listaðar hér að neðan fela bæði í sér söfnun „harðra“ gagna og „mjúkra“ gagna í formi almennra viðbragða og samskipta. Vöktunarferlið mun þróast með tímanum en mun líklega innihalda eftirfarandi:

- Vakta þörf fyrir auka reiðhjólástæði
- Vakta þörf fyrir bílastæði
- Vakta vitund um Ferðaáætlunina
- Skrásetja allar athugasemdir sem berast frá starfsfólki varðandi rekstur og afleiðingar áætlunarinnar.



Upplýsingum sem safnað er í gegnum vöktunarferlið verða skráðar til að taka inn í árlegu endurskoðunina.

5.4 Endurskoðun

Ferðaáætlunin verður endurskoðuð annað hvert ár fyrstu 5 árin frá því að ferðaáætlunin var kynnt. Endurskoðunin verður á árum 1, 3 og 5 í ferðaáætluninni og verða áætlaðar í kringum afmæli innleiðingu Ferðaáætlunarinnar. Innan mánaðar frá því að það var ráðist í kannanirnar og endurskoðun áætlunarinnar, verður framvinduskýrsla send til þess aðila sem mun hafa yfirumsjón með eftirfylgni Ferðaáætlunarinnar, hver það er liggur ekki ljóst fyrir en það þarf að skoða í sameiningu með lóðarfélagi atvinnukjarnans og sveitarfélaginu. Sem dæmi má nefna að í Reykjavík er þessi aðili Samgöngustjóri Reykjavíkur.

Tilgangurinn með endurskoðuninni er að tryggja að Ferðaáætlunin sé á réttri braut og að markmiðum hafi verið mætt. Leiðir til að bæta og þróa Ferðaáætlunina ef markmiðum er ekki náð verða kannaðar. Það getur verið í gegnum endurskoðun á Ferðaáætluninni til að tryggja að allar mögulega aðgerðir hafi verið innleiddar og skoða nýjar aðgerðir sem geta komið í stað þeirra sem voru ekki farsælar eða árangursríkar.

Helsti þáttur endurskoðunarinnar felst í að endurtaka ferðavenjukönnunina meðal starfsmanna. Greining á niðurstöðum könnunarinnar mun veita uppfærðar upplýsingar um ferðamáta til samanburðar við göng sem voru í Ferðaáætluninni við innleiðingu og veita Samræmingaraðili samgangna tækifæri til að fara yfir árangurinn og bera saman við markmið Ferðaáætlunarinnar.

Samræmingaraðili samgangna mun taka saman skýrslur með niðurstöðum á tveggja ára fresti fyrstu 5 árin. Skýrslan mun einnig innihalda niðurstöður sí-vöktunar allt tímabilið á undan. Ferðaáætlunin mun verða uppfærð með niðurstöðum ferðavenjukönnunarinnar og greina árangur til móts við markmið.

Ef greining á ferðamynstri bendir, af einhverjum ástæðum, til að markmiðum sé ekki náð skal Samræmingaraðili samgangna fara yfir þær aðgerðir sem eru í framkvæmd og íhuga aðrar leiðir til að hvetja til sjálfbæra ferðamáta til að ná heildarmarkmiðum ferðaáætlunarinnar.



6 Aðgerðaráætlun

Tafla 6-1 sýnir aðgerðaráætlun fyrir framkvæmd Ferðaáætlunarinnar. Ef greining á ferðamynstri bendir, af einhverjum ástæðum, til að markmiðum sé ekki náð skal Samræmingaraðili samgangna fara yfir þær aðgerðir sem eru í framkvæmd og íhuga aðrar leiðir til að hvetja til sjálfbæra ferðamáta til að ná heildarmarkmiðum ferðaáætlunarinnar.

Tafla 6-1 Aðgerðaráætlun

Aðgerðir til að draga úr notkun einkabíls með einum aðila í.	Tímaáætlun	Ábyrgð
Afhenda Ferðaáætlunarpakka	Frá því fyrsta fyrirtæki tekur til starfa	Samræmingaraðili samgangna
Halda uppi heimasíðu með ferðaupplýsingum	Frá því fyrsta fyrirtæki tekur til starfa	Samræmingaraðili samgangna
Aðgerðir til að hvetja til göngu	Tímaáætlun	Ábyrgð
Kynna heilsufarslegs ábata þess að ganga	Frá því fyrsta fyrirtæki tekur til starfa	Samræmingaraðili samgangna
Kynna gönguleiðir í nágrenni svæðisins	Frá því fyrsta fyrirtæki tekur til starfa	Samræmingaraðili samgangna
Setja upp sturtur og búningsaðstöðu	Áður en fyrsta fyrirtæki tekur til starfa	Verktaki
Aðgerðir til að hvetja til hjólreiða	Tímaáætlun	Ábyrgð
Kynna hjólaleiðir í nágrenninu	Frá því fyrsta fyrirtæki tekur til starfa	Samræmingaraðili samgangna
Kynna heilsufarslegs ábata hjólreiða	Frá því fyrsta fyrirtæki tekur til starfa	Samræmingaraðili samgangna
Útbúa örugg og skjólgóð hjólastæði/hjólaskýli með hleðslustöðvum	Áður en fyrsta fyrirtæki tekur til starfa	Verktaki
Setja upp sturtur og búningsaðstöðu	Áður en fyrsta fyrirtæki tekur til starfa	Verktaki
Aðgerðir sem hvetja til notkunar almenningsamgangna	Tímaáætlun	Ábyrgð
Veita upplýsingar um almenningsamgöngur á svæðinu	Frá því fyrsta fyrirtæki tekur til starfa	Samræmingaraðili samgangna
Hvetja fyrirtæki á staðnum til að bjóða starfsfólki lán til kaupa á árskortum	Frá því fyrsta fyrirtæki tekur til starfa	Samræmingaraðili samgangna
Hvetja fyrirtæki á staðnum til að bjóða starfsfólki samgöngusamning	Frá því fyrsta fyrirtæki tekur til starfa	Samræmingaraðili samgangna
Auglýsa gagnlegar vefsíður með upplýsingum um almenningsamgöngur	Frá því fyrsta fyrirtæki tekur til starfa	Samræmingaraðili samgangna
Aðgerðir sem hvetja til samnýtingu einkabíla	Tímaáætlun	Ábyrgð
Íhuga sérstök stæði fyrir þá sem samnýta bíla	Áður en fyrsta fyrirtæki tekur til starfa og eftir að starfsemi hefst	Samræmingaraðili samgangna



Innleiða og auglýsa kerfi til að samnýta ferðir	Frá því fyrsta fyrirtæki tekur til starfa	Samræmingaraðili samgangna
Aðgerðir sem hvetja til notkunar umhverfisvænna ökutækja	Tímaáætlun	Ábyrgð
Sérmerkt bílastæði fyrir umhverfisvæn ökutæki	Áður en fyrsta fyrirtæki tekur til starfa	Verktaki
Sérmerkt bílastæði fyrir umhverfisvæn ökutæki staðsett nálægt inngöngum	Áður en fyrsta fyrirtæki tekur til starfa	Verktaki
Hleðslustöðvar fyrir rafmangsbíla	Áður en fyrsta fyrirtæki tekur til starfa	Verktaki



7 Heimildir

- Kristjánsdóttir, Ó. (2019). *Samgönguskipulag og sjálfbærni*. Reykjavík: Vegagerðin.
- Mannvit. (2018). *Reglubundið mat á stöðu og þróun bílaumferðar og almenningsamgangna*. Vegagerðin.
- Reitir. (2019). *Atvinnusvæði í landi Blikastaða. Drög að bílastæðastefnu*. Reykjavík: Reitir.
- Reykjavíkurborg. (2010). *Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030. Skipulag borgarhluta*. Reykjavíkurborg.
- Reykjavíkurborg. (2019). *Bíla- og hjólastæðastefna*. Reykjavíkurborg.
- Reykjavíkurborg. (6. Janúar 2020). *Borgarvefsjá*. Sótt frá Borgarvefsjá:
<https://borgarvefsja.reykjavik.is/borgarvefsja/>
- Skúladóttir, S. S. (2020). Tölvupóstur.
- SSH. (2015). *Höfuðborgarsvæðið 2040*. Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, SSH.
- SSH, & VSÓ. (2015). *Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2015-2040. Umferðarspá*. SSH.
- StrætóBS. (7. janúar 2020). *Strætó BS*. Sótt frá Nýtt leiðanet: Fyrstu hugmyndir:
<https://platform.remix.com/map/c4cedc1?latlng=64.15138,-21.74415,15.093&lang=is>
- Vegagerðin. (7. Janúar 2020). *Vegagerðin*. Sótt frá <http://www.vegagerdin.is/upplýsingar-og-utgafa/frettir/samgongusattmali-hofudborgarsvaedisins-undirritadur>
- Vegagerðin, & SSH. (2017). *Ferðavenjukönnun meðal íbúa höfuðborgarsvæðisins*. SSH.
- VSÓ. (2006). *Nýtt umferðarlíkan höfuðborgarsvæðisins*. Reykjavík: Vegagerðin.



Viðaukar

Viðauki 1 Dæmi um ferðavenjukönnun

Viðauki 1 Dæmi um ferðavenjukönnun

About you

This staff travel survey will only take 5-10 minutes to complete; thank you for your contribution.

* 1. Home post code

* 2. In which town or village do you live?

* 3. Do you have a disability that affects your travel arrangements?

Yes No

Your working pattern

* 4. Across how many days a week do you normally work at Bicester Office Park?

0 1 2 3 4 5 6 7

* 5. Across how many days a week do you normally work from home?

0 1 2 3 4 5 6 7

* 6. When working at Bicester Office Park, at what time do you normally arrive?

Before 07:30. Between 08:30 and 09:00.
 Between 07:30 and 08:00. Between 09:00 and 09:30.
 Between 08:00 and 08:30. After 09:30.

* 7. When working at Bicester Office Park, at what time do you normally leave?

Before 16:00. Between 17:30 and 18:00.
 Between 16:00 and 16:30. Between 18:00 and 18:30.
 Between 16:30 and 17:00. Between 18:30 and 19:00.
 Between 17:00 and 17:30. After 19:00.

Your travel to and from work

* 8. How do you most frequently travel to and from Bicester Office Park ?

- | | |
|--|---|
| <input type="radio"/> Walk | <input type="radio"/> Car driver with passenger (car sharing with Bicester Office Park colleague) |
| <input type="radio"/> Bicycle | <input type="radio"/> Car driver with passenger (car sharing with someone else) |
| <input type="radio"/> Motorcycle/moped | <input type="radio"/> Car passenger (car sharing with Bicester Office Park colleague) |
| <input type="radio"/> Public bus | <input type="radio"/> Car passenger (car sharing with someone else) |
| <input type="radio"/> Train | <input type="radio"/> Taxi |
| <input type="radio"/> Car driver alone | |
| <input type="radio"/> Other (please specify) | |

* 9. Which of the following do you occasionally use instead of your usual mode of transport for travel to and from Bicester Office Park? (please tick all that apply)

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Walk | <input type="checkbox"/> Car driver with passenger (car sharing with Bicester Office Park colleague) |
| <input type="checkbox"/> Bicycle | <input type="checkbox"/> Car driver with passenger (car sharing with someone else) |
| <input type="checkbox"/> Motorcycle/moped | <input type="checkbox"/> Car passenger (car sharing with Bicester Office Park colleague) |
| <input type="checkbox"/> Public bus | <input type="checkbox"/> Car passenger (car sharing with someone else) |
| <input type="checkbox"/> Train | <input type="checkbox"/> Taxi |
| <input type="checkbox"/> Car driver alone | <input type="checkbox"/> None of the above |
| <input type="checkbox"/> Other (please specify) | |

* 10. How far do you travel to work?

- | | |
|---|---|
| <input type="radio"/> Up to 1.5 miles. | <input type="radio"/> Over 10 miles and up to 20 miles. |
| <input type="radio"/> Over 1.5 miles and up to 3 miles. | <input type="radio"/> Over 20 miles and up to 40 miles. |
| <input type="radio"/> Over 3 miles and up to 5 miles. | <input type="radio"/> Over 40 miles. |
| <input type="radio"/> Over 5 miles and up to 10 miles. | |

* 11. On an average journey, how long does it take you to get to work?

- | | | |
|---|--------------------------------------|---|
| <input type="radio"/> Up to 15 minutes. | <input type="radio"/> 31-60 minutes. | <input type="radio"/> Longer than 90 minutes. |
| <input type="radio"/> 16-30 minutes. | <input type="radio"/> 61-90 minutes. | |

Car drivers

Please answer this section if you drive to work. If you do not drive to work please proceed straight to the next section.

* 12. What is your main reason for driving a car to work?

- I need to use my car for business travel during the day.
- I have a caring responsibility (e.g. school run, elderly dependents, etc.).
- Health/medical reasons.
- Personal security.
- Lack of alternatives.
- Time-saving.
- Cost-saving.
- I need my car to run errands/for leisure activities before or after work.
- I need my car to run errands/for leisure activities at lunch time.
- Convenience.
- Other - please specify (max.100 characters in response text)

* 13. Do you drive an electric car to work?

- Yes No

Sustainable transport options

14. Thinking about the following sustainable transport measures, please indicate which you already use, which you would consider using, and which you are not interested in using.

	Already use	Would consider using	Do not use and would not consider using
On-site cycle parking facilities.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
On-site showers.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
On-site parking spaces dedicated for electric cars (i.e. with charging facilities).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A work-based Liftshare.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A work-based cycle users group.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A work-based train users group.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Other - please specify (max.100 characters in response text)

15. Which of the following incentive schemes would you be interested in? (please tick all that apply)

- Dedicated parking spaces for those who car share.
- VAT-free bicycle purchase through the Government's Cycle2Work scheme. (see <http://www.cyclescheme.co.uk/> for details)
- A season ticket public transport loan.

Other - please specify (max.100 characters in response text)

Comments

We are very interested in using staff input to develop the Bicester Office Park sustainable travel strategy so your comments are important.

16. Are there any reasonable steps that Bicester Office Park could take to make your commuting and business travel easier? *(max. 100 characters in response)*

Thank you for taking the time to complete this survey. Please be assured that your answers will remain confidential.

