

Umhverfisáætlun Reykjavíkur 2005-2010

Niðurstöður samráðsfunda hagsmunaaðila í Reykjavík





Efnisyfirlit

<i>Samantekt</i>	3
<i>Inngangur</i>	4
Tilurð núverandi stefnumótunar	4
Hvað er sd21?	4
Árangur núverandi stefnumótunar	5
Markmið innra samráðs.....	5
Aðferðafræði við stefnumótun	6
Endurskoðun stefnumótunarinnar.....	6
<i>Kynning á stefnu helstu málaflokka</i>	7
<i>Samgöngur</i>	8
Almenningssamgöngur	9
Göngu- og hjólastígar	9
Nagladekkjanotkun.....	10
Yfirtaka sveitarfélaga á þjóðvegum í þéttbýli	10
Umferðarmannvirki og bílastæði.....	10
Stýring umferðarflæðis.....	11
Miðbær.....	12
Umhverfisvænn ferðamáti.....	12
Samgöngur og mengun	13
<i>Umhverfi og lýðheilsa</i>	15
Útivist	15
Innivist	15
Félagsauður.....	16
Heilsuefling	16
<i>Mengun í lofti, láði og legi</i>	18
Umgengni	18
Jarðvegur	18
Loftgæði	19
Vatnsgæði.....	19
<i>Náttúruvernd og útivist</i>	20
<i>Neysla og úrgangur</i>	22
<i>Landnotkun og byggingar framtíðarinnar</i>	24
<i>Grænt bókhald og umhverfisstjórnun</i>	25



<i>Hverfið mitt – íbúalýðræði.....</i>	<i>26</i>
<i>Umhverfismennt.....</i>	<i>27</i>
<i>Viðauki I.....</i>	<i>28</i>



Samantekt

Eftirfarandi stefnumið eru lykilþættir Reykjavíkurborgar í þeim mismunandi málaflokkum sem stefnumótunin nær yfir. Í skýrslunni er fjallað nánar um sérhvern þessara liða, og hvernig lagt er til að fylgja þeim eftir.

1. Í Reykjavík bjóðist fjölbreyttir valkostir til að ferðast innan borgarinnar á auðveldan og þægilegan hátt og án þess að menga umhverfið.
2. Í Reykjavík verði lýðheilsa skilgreind sem órjúfanlegur þáttur í úrbótum í umhverfismálum
3. Reykjavík bjóði íbúum sínum og gestum aðgengi að fjölbreyttum útivistarmöguleikum allt árið
4. Reykjavík verði hreinasta höfuðborg Evrópu og til fyrirmyndar á öllum sviðum sem tengjast mengunarmálum
5. Reykjavík verði í forystu þess að draga úr myndun úrgangs ásamt endurvinnslu og endurnýtingu sorps
6. Ásýnd og ímynd Reykjavíkur endurspegli skapandi hugsun íbúa hennar, þar sem mannlífið er sett í fyrirrúm og fólki finnst gott að búa
7. Reykjavíkurborg og fyrirtæki í borginni verði fyrirmynd í umhverfismálum í alþjóðlegum samanburði og Reykjavík þannig meðal vistvænustu borga Evrópu
8. Með öflugu íbúalýðræði verði borgarbúar virkir þátttakendur í umhverfismálum
9. Reykjavíkurborg tryggi að allir borgarbúar geti notið fræðslu um umhverfismál á aðgengilegan hátt



Inngangur

Tilurð núverandi stefnumótunar

Eftirfarandi skýrsla dregur saman niðurstöður úr samráðsvinnu kjörinn fulltrúa borgarinnar, borgarstofnanna, frjálsra félagasamtaka, fyrirtækja og og annarra hagsmunaaðila í Reykjavík um endurskoðun Staðardagskrár 21 (Sd21). Fyrsta útgáfa Sd21 fyrir Reykjavík var samþykkt í borgarstjórn í febrúar 2001. Þessi skýrsla markar fyrsta hluta endurskoðunar þeirrar stefnumótunar – samráðshlutann – sem felst í svonefndu innra samráði. Ytra samráð er skilgreint sem samráð milli íbúa borgarinnar og borgaryfirvalda um framtíðarstefnu í umhverfismálum.

Í innri samráðsvinnunni voru haldnir um 40 fundir þar sem um 150 þátttakendur voru boðaðir og fóru fundirnir fram á útmánuðum 2005. Nánar er fjallað um aðferðafræðina í sérstökum kafla í skýrslunni. Í hópastarfinu var rætt um 10 fyrirfram skilgreinda málaflokka en þeir eru:

1. Bilaborgin
2. Umhverfi og lýðheilsa
3. Mengun í lofti, láði og legi
4. Náttúruvernd og útivist
5. Neysla og úrgangur
6. Landnotkun og byggingar framtíðarinnar
7. Grænt bókhald og umhverfisstjórnun
8. Íbúalýðræði, hverfanálgun, heimili og samfélag
9. Nýsköpun í umhverfismálum
10. Umhverfismennt

Ofangreindir málaflokkar voru valdir af sérfræðingum Umhverfissviðs Reykjavíkurborgar eftir nokkurra mánaða undirbúningsvinnu. Í þeirri vinnu var reynt að greina strauma og stefnur í umhverfismálum samtímans og hvaða málaflokkar væru líklegir til þess að vera ofarlega á baugi næstu árin í borgarsamfélagi í líkingu við Reykjavík.

Skipuleggjendur samráðsvinnunar vilja þakka þátttakendum kærlega fyrir samstarfið og fyrir allar þær góðu hugmyndir og umræður sem fram fóru í hópunum.

Hvað er sd21?

Staðardagskrá 21 (Local Agenda 21) er áætlun sem öllum sveitarstjórnnum heimsins er ætlað að gera í samræmi við ályktun Heimsráðstefnu Sameinuðu þjóðanna um umhverfi og þróun í Ríó de Janeiró 1992. Nánar tiltekið er hér um að ræða áætlun um þau verk sem vinna þarf í hverju samfélagi um sig til að nálgast markmiðið um sjálfbæra þróun á 21. öldinni, þ.e.a.s. þróun sem tryggir komandi kynslóðum viðunandi lífsskilyrði. Staðardagskrá 21 er með öðrum orðum heildaráætlun um þróun hvers samfélags um sig fram á 21. öldina. Áætlunin snýst ekki eingöngu um umhverfismál í venjulegum skilningi, heldur er henni ætlað að taka jafnframt tillit til efnahagslegra og félagslegra þátta. Í raun og veru er Staðardagskrá 21 fyrst og fremst velferðaráætlun.



Árangur núverandi stefnumótunar

Í nágildandi Sd21 kemur fram að hún skuli vera endurskoðuð innan tveggja ára frá útgáfu. Samverkandi þættir hafa orðið til þess að tefja endurskoðunina. Sérstaklega þótti ekki tímabært að endurskoða áætlunina innan ofangreindra tveggja ára þar sem ekki var álitid að nægjanlega margar áætlanir hefðu farið í gang innan þessa tímaramma. Undanfarin ár hafa hins vegar flestar áætlanir farið í gang og því tímabært að huga að endurskoðun enda hefur mikið vatn runnið til sjávar í Sd21 starfinu síðan fyrsta útgáfan var gerð.

Í þessari fyrstu útgáfu voru alls 92 verkefni í hinum ýmsu málaflokkum sett á blað þar sem mismunandi stofnanir og fyrirtæki höfðu ábyrgð á framfylgni þeirra. Í töflu 1. er sett fram núverandi staða verkefnanna. Í heild má segja að eftirfylgni verkefna hafi gengið vel þrátt fyrir tafir á ýmsum áætlunum en um 97% verkefnanna hafa farið af stað eða er lokið.

Tafla 1. Framgangur verkefna í fyrstu útgáfu Sd21 fyrir Reykjavík

Málaflokkur	Verkefni ekki hafin	Verkefni hafin	Verkefni lokið	Fjöldi verkefna
Fráveita	0	4	7	11
Loftgæði og hljóðvist	0	7	4	11
Sorp	0	7	2	9
Orka og auðlindir	0	0	12	12
Landrymi og landnotkun	0	5	6	11
Verndun lands og lífríkis	0	8	2	10
Samgöngur	0	8	1	9
Innkaup	0	1	2	3
Rödd borgarbúa	1	2	3	6
Umhverfismennt	2	2	2	6
Líf í borg á nýrri öld	0	2	2	4
Samtals	3	46	43	92
	3,26%	50%	46,74%	

Mest hefur áunnist í orku og auðlindamálum en góður árangur hefur einnig náðst í landrymi og landnotkun og fráveitumálum. Þess má sérstaklega geta að nýlega lauk hreinsun strandlengjunnar með gangsetningu dælustöðvar fyrir skólþ á Gufunesi sem er líkast til stærsta umhverfisverkefni sem framkvæmt hefur verið á Íslandi. Verkefnið var ekki hrint af stað sem hluta af Sd21 starfinu enda tilkomið á undan upphafi Sd21 starfsins en líta verður á það sem hluta af umhverfisstarfi borgarinnar undanfarin ár og flokkast því með árangri við stefnumótun í umhverfismálum borgarinnar.

Markmið innra samráðs

Markmið innra samráðs við endurskoðun Sd21 er að fá fram mismunandi skoðanir hagsmunahópa er koma með einhverjum hætti að umhverfismálum í borginni. Hagsmunahóparnir eru margir og standa fyrir mismunandi skoðanir hvað varðar útfærslu mikilvægra málaflokka er lúta að umhverfismálum í Reykjavík. Niðurstöður umræðna í hópavinnunni eiga að endurspeglar þessar skoðanir en lokamarkmiðið er að



Þróa þessar hugmyndir í átt að raunhæfum verkefnum sem Reykjavíkurborg getur framfylgt.

Aðferðafræði við stefnumótun

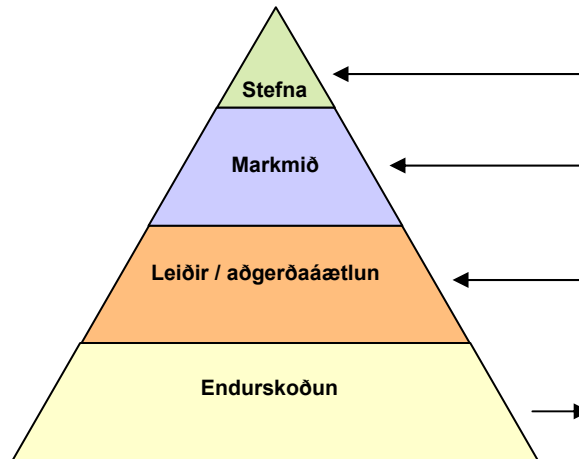
Vinnan við stefnumótunina var framkvæmd með þeim hætti að skipaðir voru tíu vinnuhópar og voru valdir í þá einstaklingar með sérþekkingu á viðkomandi viðfangsefni. Voru ýmist haldnir tveir eða fjórir vinnufundir með hverjum hóp, og varð heildarfjöldi þátttakenda í hópastarfinu um hundrað talsins. Listi með þátttakendum er í viðauka I. Í vinnuhópunum var farið yfir stöðu mála í viðkomandi málaflokki og lagt mat á framtíðarmöguleika hvers þeirra um sig. Þegar hóparnir höfðu lokið störfum var farið út í að draga saman niðurstöður hópanna og sett saman eftirfarandi stefna í hverjum málaflokki auk þess að koma með markmið og leiðir til árangurs.

Endurskoðun stefnumótunarinnar

Stefnumótun þessi er til ársins 2010 með margvíslegum markmiðum og aðgerðum sem stefnt er að á næstu árum. Örar breytingar í umhverfinu og þróun gera það nauðsynlegt að endurskoða stefnuna á tveggja ára fresti. Þannig verði tryggt að Reykjavíkurborg og þeir sem að málaflokknum koma, séu ávallt að vinna eftir sameiginlegri og metnaðarfullri stefnu.

Kynning á stefnu helstu málaflokka

Hér á eftir verður fjallað um sérhvern málaflokk og dregin fram stefna fyrir hvern þeirra ásamt markmiðum og mögulegum leiðum til að ná þeim árangri sem stefnt er að. Stefnan lýsir því hvernig við viljum sjá óskastöðu Reykjavíkur í viðkomandi málaflokki. Sérhver stefna er studd mismunandi markmiðum ásamt því að nefnd eru dæmi um fyrstu leiðir til árangurs. Áætlað er að margir aðilar muni koma að framkvæmd þessarar aðgerðaáætlunar. Markmið og leiðir þurfa svo að vera í stöðugri endurskoðun eftir framþróun og árangri.





Samgöngur

Stefna:

Í Reykjavík bjóðist fjölbreyttir valkostir til að ferðast innan borgarinnar á auðveldan og þægilegan hátt og án þess að menga umhverfið.

Vaxandi umræða um samgöngur og samgöngumynstur hefur verið í þjóðfélaginu síðustu ár. Bílafjöldi hefur aukist mikið (tafla 2) og er nú svo komið að verulega er farið að gæta áhrifa aukins bílafjölda t.d. vegna álags á umferðarmannvirki og aukinnar loftmengunar. Jafnframt hefur komið í ljós að afl og þyngd bifreiðaflotans er að aukast en meðalakstur stendur svo til í stað. Þetta þýðir að Reykvíkingar eru að kaupa stærri og öflugri bíla á sama tíma og þeim fjölga mikið. Mengun frá þessum bílafloða hefur einnig aukist að sama skapi eða um tæp 10% milli ára 1999 og 2003.¹ Algengt er að 2 – 3 bílar séu á hverju heimili í Reykjavík. Ekki er ætlunin að hvetja fólk til þess að hætta að nota einkabílinn heldur hvetja til minnkunar á notkun hans og draga stórlega úr þörf fyrir aukabíla á heimilinu. Til eru margir valkostir aðrir en einkabílinn og virðist sem svo að ímynd annarra valkosta sé ekki nægjanlega sterk. Má hér nefna sérstaklega almenningssamgöngur, hjólreiðar og ganga. Umhverfisvænn ferðamáti eflist vegna lífstílsbreytinga þar sem vaxandi heilsuefning í þjóðfélaginu gerir kröfu um aukna útivist. Það tengist jafnframt hagrænum þáttum í rekstri heimilisins svo sem sparnað í útgjöldum vegna minni bílanotkunar. Vaxandi notkun díeselökutækja mun minnka útstreymi gróðurhúsalofttegunda en í þéttbýli getur orðið meiri svifryksmengun af díeselökutækjum nema að sérstökum sót- og svifrykssíum sé komið fyrir í bifreiðunum.

Tafla 2. Fjöldi ökutækja í Reykjavík 1996 – 2004

Fjöldi ökutækja í Reykjavík 1996 – 2004									
Bensín:	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Fólksbifreiðar	46834	49483	52807	57.813	60.826	60.015	60329	63.396	68630
Vöru- og flutningabílar	-*	-*	-*	244	231	225	207	204	196
Sendibílar	2317	2547	2726	3189	3.440	3410	3405	3419	3772
Hópbifreiðir	-*	-*	-*	69	63	61	58	56	57
Bífhjól	636	681	669	717	804	839	869	939	1027
Samtals	49787	52711	56202	62.032	65.364	64.550	64868	68.014	73682
Diesel:									
Fólksbifreiðar	1994	2492	3257	4260	5.398	5652	5872	6319	7121
Vöru- og flutningabílar	2264	2335	2456	2314	2619	2599	2558	2797	3100
Sendibílar	1141	1255	1343	1475	1.851	1967	2085	2389	2875
Hópbifreiðir	674	536	573	551	583	617	630	628	674
Samtals	6073	6618	7629	8600	10.451	10835	11145	12133	13770
Íbúafjöldi	105.498	106.617	108.362	109.795	110.661	111.517	112.490	113.387	113.730

* Tölur ekki fyrirleggjandi

Heimild: Vefur Umferðarstofu www.umferdarstofa.is, sótt í ágúst 2005.

¹ Hjalti J. Guðmundsson (2003). Umhverfisvísar Reykjavíkurborgar 2003 – samgöngur í brennidepli. Umhverfis- og heilbrigðisstofa UHR 09-2004-4.



Almenningssamgöngur

Notkun á almenningssamgöngum hefur verið mun minni héraðs m.v. erlendis og má í því sambandi nefna að um 4% ferða höfuðborgarbúa er með strætó. Árið 1970 voru farþegar með strætisvögnum rúmar 13 milljónir yfir árið. Árið 2000 voru farþegar orðnir um 7,5 milljónir. Ástæðan fyrir þessu er aukin bílaeign og útpensla og þynning byggðarinnar. Aukin notkun almenningssamgangna þýðir minni mengun, bætt heilsa vegna aukinnar hreyfingar og peningalegur sparnaður vegna minni útgjalda vegna bílanotkunar. Einnig minnkar þörf á uppbyggingu dýrra og plássfrekra umferðarmannvirkja. Svifryk verður m.a. til vegna notkunar nagladekkja. Nagladekkjanotkun í Reykjavík er nokkuð mikil eða um 60% bíla sem aka um borgina að vetrarlagi. Aukin notkun almenningssamgangna getur því leitt til minnkunar svifryks í andrúmslofti þar sem færri ferðir á bíl með nagladekkjum eru farnar. Brýnt er að stækka notendahóp Strætó bs. sem mest hefur verið skólafólk og eldri borgarar. Nýlega hefur leiðakerfi Strætó bs. verið breytt með það að markmiði að laða að stærri og breiðari hóp notenda.

Markmið:

Notkun almenningssvagna á höfuðborgarsvæðinu tvöfaldist á tímabilinu í kjölfar skilvirkari þjónustu Strætó bs. Þetta er í samræmi við markmið Strætó bs.

- Verulegar breytingar standa yfir á almenningssamgöngukerfi borgarinnar með það að markmiði að auka flutningsgetu kerfisins á mestu annatímum.
- “park and ride” (leggðu-aktu) verði gert að raunhæfum möguleika í ferðamáta innan borgarinnar.
- Strætó bs. verði hvatt til að nýta vistvænt eldsneyti á vagna í eigu þess.
- Ríkið komi að fjármögnum almenningssamgangna

Göngu- og hjólastígar

Verulegt átak hefur verið gert í uppbyggingu göngu- og hjólastíga undanfarin ár. Þessir stígar eru fyrst og fremst hugsaðir sem frístundastígar en ekki samgönguleið t.d. fyrir hjólandi vegfarendur á leið til vinnu. Stígarnir eru mjög mikið notaðir og má áætla að um xxx fari um stígana á degi hverjum á sumrin.

Markmið:

Göngu- og hjólastígar verði skilgreindir sem samgönguæðar og hannaðir og viðhaldið sem slíkum.

- Hjólareinar verði settar meðfram öllum stofnbrautum
- Gengið verði frá tengingum göngu- og hjólastíga milli sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu sem fyrst.
- Átak verði gert í mælingu hjólandi- og gangandi vegfarenda
- Sett verði í gang athugun á því hvernig hægt er að gera íbúðahverfi hjólreiðavænni t.d. 30 km hverfin með það að markmiði að auka öryggi hjólreiðamanna og gera hverfin greiðfærari fyrir þá.
- Bætt verði aðgengi gangandi og hjólandi vegfarenda við stofnbrautir milli norður og suðurhluta borgarinnar.



- Leitað verði leiða til að hita upp valda hjóla- og göngustíga til þess að gera þá greiðfærarari allt árið og koma í veg fyrir hálfu og ísingu á þeim. Á þetta sérstaklega við í nágrenni við bústaði eldri borgara eins og t.d. í Laugarnesinu og Laugardal.

Nagladekkjanotkun

Nagladekk er einn af aðalorsökum svifryks í borginni. Notkun þeirra er nokkuð mikil en um 60 – 67%. bifreiða noti slík dekk á veturna. Víða erlendis hefur notkun nagladekkja verið takmörkuð verulega t.d. í Noregi. Kostnaður vegna aukins viðhalds gatnakerfis borgarinnar er verulegur vegna notkunar á nagladekkjum.

Markmið:

Markvisst verði unnið að því að notkun nagladekkja í Reykjavík minnki um 50% næstu 5 árin.

- Farið verður út í sérstakt átak í að minnka nagladekkjanotkun í borginni. Þetta átak verður unnið í samvinnu Umhverfissviðs og Framkvæmdasviðs ásamt hagsmunaaðilum. Þetta verður gert m.a. með því að frekari lagningu snjóbræðslukerfa í bröttum götum þar sem hætta er á hálkumyndun ásamt markvissri snjóruðningi og hálkueyðingu á götum borgarinnar
- Markvisst verði kynntir aðrir valkostir sem leysa nagladekk af hólmi svo sem harðkornadekk og loftbóludekk.

Yfirtaka sveitarfélaga á þjóðvegum í þéttbýli

Ákveðið óhagraði er í því að bæði ríki og sveitarfélög vinni með aðgerðir í gatnamálum í þéttbýli eins og á höfuðborgarsvæðinu. Stjórnsýslan verður þyngri og ákvarðanir flóknari þegar tveir aðilar eða fleiri þurfa að komast að niðurstöðu um gatnaframkvæmdir. Hefur þetta orsakað seinkun á nauðsynlegum framkvæmdum í gatnakerfinu.

Markmið:

Gerð þjóðvega í þéttbýli verði flutt frá ríki til sveitarfélaga

- Hafnar verði viðræður við ríkið um breytt fyrirkomulag vegna bygginga og viðhalds þjóðvega í þéttbýli með það að markmiði að einfalda stjórnsýslu og auka hraða ákvarðanatöku í samgöngumálum

Umferðarmannvirki og bílastæði

Samgöngumannvirki eru áberandi í landslagi Reykjavíkurborgar. Samkvæmt nýlegum rannsóknum er um helmingur borgarlandsins lagður undir slík mannvirki, þ.m.t. bílastæði. Nauðsynlegt er að samgöngur séu greiðar um borgarlandið og að halda ákveðnu þjónustustigi. Undanfarin ár hefur orðið mikil uppbygging umferðarmannvirkja þar sem lögð hefur verið áhersla á að auðvelt sé að komast á milli staða á einkabíl. Meiri aukning einkabíla en ráð var fyrir gert hefur þýtt að álag á stofnbrautir hefur aukist og hefur fjölgun bíla orðið meiri en svo að



samgöngumannvirki anni flutningsþörfinni á háannatímum. Stór svæði hafa verið tekin undir bílastæði, sérstaklega við stærri fyrirtæki og stofnanir.

Markmið:

Samgöngumannvirki anni eftirspurn en jafnframt verði lögð áhersla á að beina ferðamáta borgarbúa í annan farveg til þess að minnka fjárfestingaþörf og umhverfisáhrif vegna stórra samgöngumannvirkja.

- Allar framkvæmdir í samgöngumálum verði rýndar m.t.t. umferðaröryggis akandi, hjólandi og gangandi vegfarenda
- Kannað verði hagkvæmni þess að fækka umferðarljósum og setja hringtorg í staðinn
- Leitað verði leiða til að byggja umferðarmannvirki í stökkum eða göngum til þess að nýta land betur fyrir byggingar og útivistarsvæði, gera umferðina minna sýnilega og auka þannig lífsgæði borgarbúa
- Efla heildarskipulag samgöngumála og mannvirkja
- Hjólareinar verði í hönnunarstöðlum allra meginstofnbrauta
- Aðskilnaður umferðarþátta t.d. með mislægum gatnamótum, þar sem þörf er, og göngubrýr verði notaðar til þess að auka umferðaröryggi
- Gjald verði sett á bílastæði við stórar opinberar stofnanir til að minnka bílastæðaþörfina
- Kannað verði með gerð gegnsærra “gönguhólka” og hljóðmana til að skerma viðkvæm útivistarsvæði frá stofnbrautum samanber við sunnarvert Miklatún.

Stýring umferðarflæðis

Undanfarin ár hefur hugtakið stýring umferðarflæðis (mobility management) orðið háværra í umræðunni um samgöngumál. Það felur í sér ýmsar lausnir á ferðamáta og upplýsingaöflun til notenda vegakerfisins. Eitt af forvitnilegri lausnum sem þessi aðferðafræði býður upp á er að klæðskerasauma ferðamáta stórra vinnustaða. Slíkar lausnir verði notaðar hér á landi undanfarna áratugi og má þar nefna akstur starfsmanna Alcan, Járnblendisins á Grundartanga og starfsmanna Keflavíkurflugvallar til og frá vinnu. Hugmyndin er að útbúa sérstakt leiðarkerfi almenningsvagna fyrir stóra vinnustaði og þannig draga úr notkun einkabílsins. Aðferðin hefur augljósa kosti; minnkar umferð, dregur úr bílastæðaþörf og dregur úr mengun en allt þetta skilar sér í peningalegum sparnaði samfélagsins.

Markmið:

Gert verður áttak til þess að ná til nýrra notenda svo sem starfsmanna stærri vinnustaða í þeim tilgangi að sérsníða ferðir til og frá vinnu.

- Umhverfissvið fer í sérstakt tilraunaverkefni í samstarfi við Strætó bs. og völdum stórum vinnustað um útfærslu þessarar hugmynda (Mobility management)
- Kannað verði með hagkvæmni þess að samnýta bíla gegnum fyrirtæki eða hópastarf sem hefur verið í vaxandi mæli að ryðja sér til rúms erlendis
- Stofnanir borgarinnar og fyrirtæki hvetji starfsmenn sína til að nota umhverfisvænan ferðamáta. Í framhaldi þess verði hætt greiðslu bílastyrkja til starfsmanna og þeim boðnir aðrir valkostir svo sem hjóla- eða strætóstyrkir



- Fyrirtæki og stofnanir verði hvött til þess að taka upp fleytitíð sem felur í sér sveiganlegan vinnutíma sem gerir kleift að minnka álag á umferðarmannvirki á annatímum með dreifingu umferðar

Miðbær

Greiðar samgöngur og aðgengi fólks að miðbæ er nauðsyn til þess að efla miðbæinn. Í miðbæjum borga nágrannaþjóðanna hefur umferð bíla í flestum tilfellum verið takmörkuð með lokunum eða hagrænum aðgerðum svo sem gjaldtöku en gangandi og hjólandi gert hærra undir höfði. Reynt er að byggja bílastæðahús á lykilstöðum í jaðri miðbæja t.d. hjá stórum verslunarkjörnum. Gjald er tekið fyrir öll bílastæði og oftar en ekki eru þau í hærri kantinum til þess að takmarka bílanotkun á þessum svæðum. Í Reykjavík eru miðbæjarstæði gjaldskyld en ekki hefur verið reynt að takmarka umferð með öðrum hætti. Aðgengi bíla að miðbænum er því gott en reynt hefur verið að fegra umhverfið með hönnun.

Markmið:

Bílaumferð verði minnkuð á miðborgarsvæði en almenningssamgöngur ásamt umferð hjólandi og gangandi vegfarenda eflist á sama tíma

- Bílastæðahús verði staðsett m.t.t. þjónustukjarna miðbæjarsvæðis
- Almenningsamgöngur verði í miðbænum t.d. með litlum vögnum og tengist stórum bílastæðum í jaðri miðbæjar
- Vagnar sem aka um miðborgarsvæði verði knúnir vistvænu eldsneyti svo sem metani
- Kanna verði með möguleika á því að leigja hjól í miðbænum

Umhverfissvænn ferðamáti

Verulega hefur skort á fræðslu um vistvænan ferðamáta og valkosti þar að lútandi fyrir borgarbúa. Draga þarf upp á yfirborðið þá valkosti sem borgarbúum bjóðast í þessum efnunum og hvetja þá til aðgerða í þá átt. Samkvæmt nýlegri könnun um ferðamáta höfuðborgarþéttbýlis kemur í ljós að aðeins um 4% ferða íbúanna er farin með almenningsvögnum eins og áður hefur komið fram, 1% hjólandi, 20% gangandi og 75% með einkabílum². Þessi samsetning ferðamáta er gjörólík þeim sem finnast í nágrannalöndum okkar (tafla 3) enda hafa stórborgir í nágrannalöndum okkar verið að gera stóráttak í notkun á umhverfissvænum ferðamáta undanfarið ár og áratugi³. Engin áhersla hefur verið lögð á vistvænan samgöngumáta hérlendis en nú er lagt til að gert verði áttak í þeim málum.

Tafla 3. Samanburður á ferðamáta og bílaeign milli nokkurra stórborga Norðurlandanna árið 2003

	Stokkhólmur	Gautaborg	Malmö	Osló	Kaupmannahöfn	Reykjavík
Á einkabíl (%)	21	36	48	48	30	75
Almennings-samgöngur	65	31	9	30	33	4

² Aðalskipulag Reykjavíkur 2001 – 2024. AR05 Samgöngur.

³ Nordens Större Staders Miljöindikatorer – ett projekt mellan 7 städer i Norden. Skýrsla gefin út af stórborgum Norðurlandanna um umhverfissvísa.



Bilaeign á hvern 1000 íbúa	369	355	364	370	230	615
----------------------------------	-----	-----	-----	-----	-----	-----

Markmið:

Höfuðborgarþéttvangur gerir umhverfissvænan ferðamáta að lífsstíl

- Umhverfissvið beitir sér í kynningu á umhverfissvænum ferðamáta sem heilsusamlegum og hagkvæmum valkosti
- Hjólabrautir verði eflar og verði gerðar að sýnilegum valkosti til að komast á vinnustað
- Hagrænum hvötum verði beitt til þess að efla umhverfissvænan ferðamáta svo sem með hjólastyrkjum og afnámi bílastyrkja og niðurgreiðslna í bílastæði borgarinnar
- Kannað verði með gjalddöku á bílastæðum við stórar opinberar stofnanir t.d. við menntastofnanir
- Gert verður áttak í því að kynna borgarþúum umhverfis- og efnahagsárhif samgangna og fræðsla í vistvænum ferðamáta verði innleidd á öllum skólastigum
- Farið verður í samstarf við Félag Íslenskra Bifreiðaeigenda um kynningu á vistakstri
- Samstarf verði haft um Lýðheilsustöð og aðra hagsmunaaðila um rannsóknir og kynningu á samspili umhverfissvæns ferðamáta og heilsufars

Samgöngur og mengun

Mengun vegna samgangna er vaxandi vandamál í Reykjavík sem í öðrum borgum jarðarkringlunnar. Hér er aðallega um að ræða loftmengun vegna útblásturs ökutækja knúna jarðefnaeldsneyti sem valda gróðurhúsalofttegundum. Um 95% af CO₂ útstreymi í Reykjavík kemur frá ökutækjum en á landsvísu er um 20% af útstreymi gróðurhúsalofttegunda sem koma frá samgöngum á landi.⁴ Í athugnum hefur jafnframt komið í ljós að útstreymi gróðurhúsalofttegunda hefur aukist um tæp 10% milli áráanna 1999 og 2003.⁵ Í þéttýli verður til fínkorna ryk, svonefnt svifryk, vegna útblástur díesílbíla og í Reykjavík eru nagladekk einnig stór uppspretta svifryks. Svifryksmengun hefur verið vaxandi vandamál í Reykjavík undanfarin ár samfara aukinni bilaeign og þyngri umferð. Til marks um það hefur svifryk farið yfir viðmiðunarmörk 16 skipti árið 2003 og 28 skipti árið 2004⁶. Samkvæmt reglugerð er leyfilegt að fara 35 skipti yfir mörkin á ári en ljóst er að svifryksmörk eru að nálgast þessi mörk⁷. Um næstu áramót ganga ný viðmiðunarmörk í gildi en þá má fara 29 skipti yfir mörkin. Þessi þróun á svifryksmengun í Reykjavík er uggvænleg og aðgerða er þörf til að draga úr þessari mengun.

Markmið:

⁴ Upplýsingar sóttar af heimasíðu Umhverfisstofnunar www.ust.is í ágúst 2005.

⁵ Hjalti J. Guðmundsson (2003). Umhverfisvísar Reykjavíkurborgar 2003 – samgöngur í brennidepli. Umhverfis- og heilbrigðisstofa UHR 09-2004-4.

⁶ Munnlegar upplýsingar frá Umhverfissviði Reykjavíkurborgar, mengunarvörnum.

⁷ Sjá:

www.reglugerd.is/interpro/dkm/WebGuard.nsf/8f4a7d7ca32eecd1002565000051607a/136a8e4a24a6f82e00256b9700498ada?OpenDocument



Dregið verði úr mengun vegna samgangna með kynningu á valkostum við mengandi ferðamáta.

- Reykjavíkurborg sýni frumkvæði í þessum efnum með kaupum á umhverfisvænum ökutækjum fyrir starfsemi sína.
- Átak verði gert í að metanvæða almenningssvagna eða að nota aðra umhverfisvæna valkosti t.d. rafmagn eða vetni
- Reykjavíkurborg beiti sér fyrir því að gerðar verði kröfur um að ökutæki knúin af díeselolíu verði búin sérstakri sót- og svifrykssíu



Umhverfi og lýðheilsa

Stefna:

Í Reykjavík verði lýðheilsa skilgreind sem órjúfanlegur þáttur í úrbótum í umhverfismálum

Tengsl umhverfis og lýðheilsu, þ.e. heilsu manna, eru mikil. Oftast nær eru lausnir í umhverfismálum samofnar bættri heilsu fólks. Hér má nefna ferðamáta þar sem akstur hvetur til hreyfingarleysis en göngu- og hjólreiðar bæta heilsufar og eru mun umhverfisvænni. Mikilvægt er að skapa umhverfi, jafnt inni sem úti, sem er laust við áhrif mengunar og bætir þ.a.l. heilsu fólks og vellíðan. Mikilvægt er að gera sér grein fyrir að aukin lýðheilsa og bætt umhverfi eykur líkur á heilsusamlegra og hamingjuríkara mannlífi þar sem íbúarnir kunna að njóta augnabliksins.

Útivist

Fátt hefur jákvæðari áhrif á heilsufar og vellíðan fólks eins og góð útivist í fallegu umhverfi. Það er því hlutverk Reykjavíkurborgar að skapa þær aðstæður að fólk geti stundað útivist um alla borgina án þess að þurfa að aka langan veg til þess að njóta hennar. Mikilvægt er því að borgaryfirvöld tryggji gott aðgengi að útivistarsvæðum allt árið um kring.

Markmið:

Tryggt verði aðgengi allra borgarbúa að útivistarsvæðum innan eðlilegrar göngufjarlægðar frá heimilum sínum

- Útivistarsvæði verði aðgreind (t.d. með hljóðmönnum, glerskermum, trjágróðri o.fl.) með tryggjum hætti frá umferðaræðum til að minnka hávaðamengun og auka öryggi þeirra
- Lýsing verði bætt á útivistarsvæðum borgarinnar sérstaklega yfir vetrarmánuðina
- Bæta aðstöðu svo sem setja upp hreinlætisaðstöðu, kaffihús og leikfimigrindur við helstu útivistarsvæði svo sem í Hljómskálagarðinum, í Elliðaárdal, Fossvogsdal og við Rauðavatn
- Farið verður út í tilraunaverkefni með hönnun á vindskýlum við göngustíga og könnuð áhrif þeirra umhverfið

Innivist

Innivist er skilgreind sem það umhverfi sem er í kringum okkur innandyrna. Oft hafa skapast miklar umræður um gæði vinnuumhverfis innandyrna, svo sem vegna “húsaóttar”, loftgæða, vinnuaðstöðu, hljóðmengunar og lýsingar. Tiltölulega litlar rannsóknir eru til á þessum þáttum hérlendis.

Markmið:



Borgin verði forystuafli í að vekja athygli á nauðsyn heilnæms umhverfis innandyrna, svonefnd innivist.

- Rannsóknir á sviði innivistar verði stórefldar og hvaða áhrif það hefur á vinnuumhverfi og vellíðan fólks

Félagsauður

Stór þáttur í lýðheilsu er að tryggja samskipti manna á milli og þar með auka svonefndan félagsauð. Þessi þáttur er sérstaklega mikilvægur fyrir fólk sem er félagslega einangrað vegna mismunandi aðstæðna svo sem heilsubreysts, aldurs eða annarra orsaka.

Markmið:

Að borgaryfirvöld séu í forystu um að tryggja möguleikra allra til félagslegrar þátttöku.

- Með sértækum aðgerðum verði rofin félagsleg einangrun ákveðinna þjóðfélags hópa svo sem aldraðra og öryrkja t.d. með kynningu á möguleikum til útivistar og félagsstarfs
- Bætt verði aðgengi aldraðra og fatlaðra til útivistar svo sem með upphituðum göngustígum og bættu aðgengi að byggingum og svæðum t.d. í Laugardal
- Með kröftugu listalífi verður fólk hvatt til þess að koma “út úr kössunum”
- Að borgaryfirvöld móti sér heildstæða fjölskyldustefnu og sé í fararbroddi á því sviði
- Kannað verði allir þættir þess að sameina staka frídaga t.d. fimmtudagsfrídaga við helgarfrí
- Að borgaryfirvöld hvetji til styttri og sveiganlegri vinnutíma til þess að auka við tíma fólks með fjölskyldu og vinum
- Viðurkenndur verði réttur og möguleikar allra til atvinnu

Heilsuefling

Bætt lýðheilsa felur m.a. í sér heilsueflingu þar sem borgarbúar stundi í auknum mæli útivist og líkamsrækt og neyti hollrar fæðu. Þetta fer einnig saman með lausnum í umhverfismálum þar sem t.d. hjólreiðar, göngur eru mengunarlausir og heilsuþætandi ferðamátar.

Markmið:

Að heilsuefling sem lífsstíll verði leið til lausnar í mikilvægum umhverfismálum

- Auka fræðslu um tengsl bættrar heilsu samfara minni bílanotkun
- Tryggingafélög verði hvött til þess að taka þátt í kostnaði við líkamsrækt
- Kynnt verði til sögunnar “lengri sólarhringur” með bættu skipulagi, aukinni útivist og meiri fjölskyldutíma
- Borgaryfirvöld skoði möguleika á að taka aukinn þátt í kostnaði við íþróttastarf barna
- Átak verði gert í kynningu á heilsusamlegu fæði undir slagorðinu “Hvað fékkstu að borða og hvaðan kom það?”



-
- “Hvað kostar þínar aðgerðir – í lífsgæðum ekki bara krónum”. Farið verði af stað með verkefni í samstarfi við þar til bæra aðila um mat á lífsgæðum



Mengun í lofti, láði og legi

Stefna:

Reykjavík verði hreinasta höfuðborg Evrópu og til fyrirmyndar á öllum sviðum sem tengjast mengunarmálum

Mikið hefur áunnist í mengunarmálum borgarinnar undanfarin ár og áratugi. Fráveitumannvirki hafa verið byggð til þess að hreinsa skólp borgarbúa með góðum árangri, gerðar eru meiri kröfur um mengunarvarnarbúnað fyrir mengandi starfsemi og meira tilliti er tekið til mengunarvarna í uppbyggingu fyrirtækja. Þrátt fyrir þetta hefur loftmengun aukist nokkuð sem aðallega má rekja til aukins bílaumferðar um borgina. Hér má sérstaklega nefna svifryk, eins og kom fram í kaflanum um samgöngur, og NO_x. Nú er svo komið að um 95% af CO₂ útstreymi frá Reykjavík er vegna samgangna en 5% frá öðrum uppsprettum svo sem orkuframleiðslu⁸. Reykvíkingar hafa aðgang að góðu drykkjarvatni en ekki hefur verið athugað kerfisbundið með jarðvegsmengun í borgarlandinu. Rannsóknir á þessum sviðum hafa þó aukist samfara uppbyggingu nýrra hverfa og endurnýju svæða í borginni.

Umhengni

Markmið

Hrein borg með góðri umhengni íbúa, fyrirtækja og stofnana verði borgarbragur Reykjavíkur

- Umhengni einstaklinga, fyrirtækja og stofnanna verði til fyrirmyndar
- Byggingar og önnur mannvirki verði viðhaldið og snyrtileg með reglulegu viðhaldi
- Viðbragðsáætlanir verði til á sem flestum sviðum hugsanlegra mengunarslysa
- Gert verði átak í bættri umhengni fólks í borginni og samhliða verði athugað með möguleika á því að beita viðurlögum við að henda rusli á almannafæri líkt og víða er gert erlendis
- Förgun úrgangs frá dýrum, svo sem svínum, fuglum og hestum, verði stýrt í samráði við hagsmunaaðila

Jarðvegur

Markmið

Jarðvegur í borgarlandinu verði laus við mengun

- Með markvissu fræðslu- og kynningarstarfi verði komið í veg fyrir frekari mengun jarðvegs

⁸ Hjalti J. Guðmundsson (2004). Umhverfisvísar Reykjavíkurborgar 2003 – samgöngur í brennidepli. Umhverfis- og heilbrigðisstofa UHR 09-2004-4.



- Mörkuð verði sérstök aðgerðaáætlun um förgun mengaðs jarðvegs þannig að komið verði í veg fyrir frekari hættu af hans völdum
- Kerfisbundið verði unnið að því að hreinsa mengaðan jarðveg í Reykjavík svo sem vegna olíumengunar
- Leita verði leiða til að flytja olíubirgðastöðvar úr þéttbýli
- Fyrirtæki sem vinna með hættuleg efni verði flutt í jaðarbyggð borgarinnar
- Unnið verði með fyrirtækjum á sviði jarðefnavinnslu, svo sem steypustöðvum og malarvinnslufyrirtækjum, í að útvega þeim viðunandi aðstöðu í jaðri borgarinnar

Loftgæði

Markmið:

Loftgæði í Reykjavík verði þau bestu sem þekkist í heiminum

- Aukin krafa verði gerðar um sótfílera á bifreiðar með díeselvélum
- Reykjavíkurborg leggi sitt af mörkum til þess að draga úr magni gróðurhúsalofttegunda svo með hvetjandi aðgerðum í samgöngumálum og metnaðarfullum kröfum um umhverfisstjórnun mengandi fyrirtækja í borginni
- Kerfisbundið verði haldið áfram að vinna að bættri orkunýtingu og áherslu á vistvæna orkugjafa með t.d. nýtingu vetnis og metans á ökutæki
- Áfram verði dregið úr hávaðamengun og unnið að bættri hljóðvist í íbúðahverfum t.d. með styrkveitingum

Vatnsgæði

Markmið:

Tryggð verði hámarksgæði á öllum sviðum í vatnsbúskap Reykjavíkurborgar

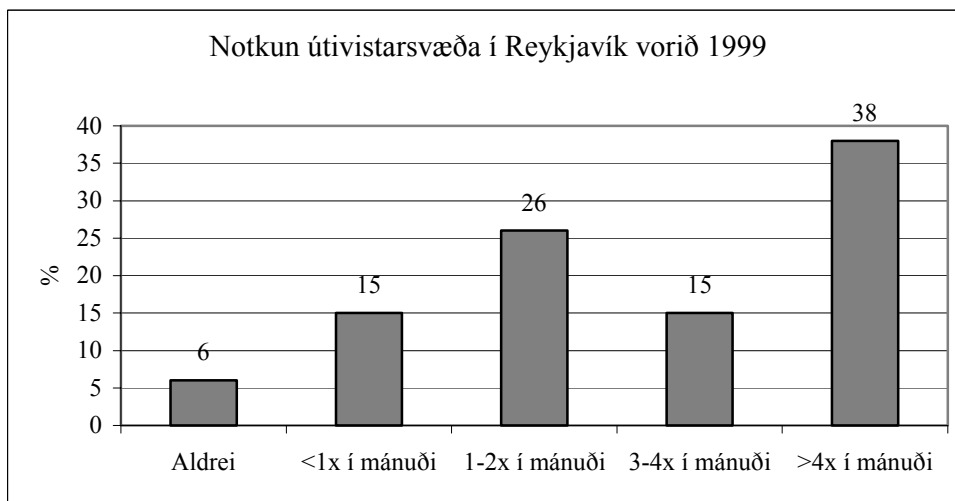
- Lokið verði framkvæmdum við aðskilnað ofanvatnslagna og skólplagna í Reykjavíkurborg
- Reykjavíkurborg hvetji fyrirtæki til þess að taka upp vottað umhverfisstjórnunarkerfi til þess að m.a. að tryggja rétta meðhöndlun í frárennismálum
- Gætt verði ítrustu varúðar í allri umgengni um vatnsból Reykjavíkurborgar

Náttúruvernd og útivist

Stefna:

Reykjavík bjóði íbúum sínum og gestum aðgengi að sælureitum og fjölbreyttum útivistarmöguleikum allt árið

Í Reykjavík er mörg af fallegustu útivistarsvæðum landsins. Má þar nefna sælureiti eins og Elliðaárdal, Laugardal, Fossvogsdal, Viðey og Heiðmörk. Jafnframt eru opin græn svæði innan borgarmarkanna svo sem Grundargerðisgarðurinn, Miklatún og Hljómskálagarðurinn. Vandamál margra útivistarsvæða, sérstaklega innan borgarmarkanna, er vaxandi hljóðmengun. Nýting útivistarsvæða er mikil samkvæmt könnunum t.d. frá vorinu 1999 (mynd 1) og má segja að þar hafi orðið ákveðin lífsstílsbreyting meðal borgarbúa⁹. Í könnuninni kemur fram að yfir 50% Reykvíkinga nota útivistarsvæðin oftar en 3x í mánuði. Aukin útivist er án vafa eitt af lykilþáttum í bættum umhverfismálum eins og fram hefur komið. Að undanfögnu hefur fækkað gestum í Viðey samhliða að minni starfsemi hefur verið í eygni. Viðey er ein af þeim perlum borgarinnar sem ljóst er að nýta mætti betur til útivistar.



Markmið:

Útivistarsvæði borgarinnar verði aðgengileg og fjölbreytt þannig að borgarbúar geti notið margvíslegrar útivistar allt árið.

- Auka þarf rannsóknir á útivistarsvæðum og náttúrufari til þess að stýra frekari uppbyggingu þeirra byggðum á vísindalegum staðreyndum
- Vandlega þarf að huga að sérstöðu nýrra útivistarsvæða t.d. við Úlfarsfell, Leirvogsa og í Esjuhlíðum
- Áfram þarf að tryggja nálægð útivistarsvæða við íbúabyggð

⁹ Þórunn Halldórsdóttir, Ingibjörg Kaldalóns og Hrefna Guðmundsdóttir 1999. Viðhorf Reykvíkinga til umhverfismála. Könnun í mars 1999. Félagsvísindastofnun. 46 bls.



- Bæta þarf aðstöðu á útivistarsvæðum svo sem salerni, vatnsbrunna og kaffiaðstöðu. Jafnframt þarf að bæta umgengni svo sem möguleikar til að henda rusli
- Útivistarsvæðin verði meira nýtt til fræðslu- og skólastarfs með áherslu á að vinna með náttúrunni
- Athugaðir verði möguleikar á því að gera útivistarsvæðin fjölbreyttari og sérhæfðari t.d. með því að nýta ákveðin svæði sem leikjagarða svo sem með því að setja leiktæki í Rauðavatnsskóg
- Aukið verður samráð við frjáls félagasamtök um aðkomu þeirra að nýtingu útivistarsvæða
- Almenningsamgöngur verði auknar að helstu útivistarsvæðum svo sem í Heiðmörk og Rauðavatnsskóg
- Tryggt verði aðgengi almennings að Viðey og séð til þess að viðunandi veitingaaðstaða verði í eyggi fyrir gesti hennar
- Í öllum hverfum borgarinnar verði skilgreind útivistarsvæði, einskonar sælureitir borgarbúa, þar sem hljóð- og loftmengun er í lágmarki
- Hugað verði að þeim möguleika að lækka Miklatún og girða með hljóðmönnum þannig að þar skapist sælureitur með trjágróðri og fjölbreyttum möguleikum til útivistar og hvíldar.
- Tryggja þarf sátt milli náttúruverndar og útivistar með fræðslu og góðu skipulagi á aðgengi slíkra svæða
- Reykjavíkurborg standi föstum fótum gegn frekari minnkun náttúruverndarsvæða í borgarlandinu



Neysla og úrgangur

Stefna:

Reykjavík verði í forystu þess að draga úr myndun úrgangs ásamt endurvinnslu og endurnýtingu sorps

Úrgangsmál eru eitt af stóru umhverfismálum samtímans. Í Reykjavík er þeim hluta úrgangs sem ekki er enduruninn eða endurnýttur urðaður. Um 30% úrgangs er enduruninn og endurnýttur en um 70% er varanlega urðaður á Álfsnesi¹⁰. Verulegur árangur hefur náðst með skilagjaldi á umbúðir undir drykkjavörur og er núna um 85% innskil¹¹. Úrgangur skapast af neysluvenjum og þess vegna er nauðsynlegt að fjalla um neyslu á sama tíma og úrgangsmál eru rædd. Með því að hvetja til breyttrar hegðunar fólks og fyrirtækja, t.d. með því að draga úr magni umbúða við framleiðslu, má minnka úrgangsmagnið við upprunastað og fá þannig heilsteypa hringrás framleiðslu, neyslu og förgunar vöru. Hringrásin endurspeglar líftíma vörunnar en hann viljum við lengja og nýta hvert þrep betur.

Markmið:

Kerfisbundið verði unnið að minnkun neyslu og úrgangs frá stofnunum, fyrirtækjum og íbúum borgarinnar sem leið til að auka hreina ímynd borgarinnar

- Hagrænum hvötum verði beitt til að auka flokkun úrgangs t.d. verði móttaka á flokkuðu sorpi ódýrari en óflokkuðu
- Efla þarf lykiltölugreiningu í úrgangsmálum og kynna þau viðmið sem stefnt er að t.d. í endurvinnslu eða endurnýtingu umbúðaúrgangs
- Reykjavíkurborg geri átak í því að kynna endurunnar vörur og þá möguleika sem fyrirtæki, stofnanir og einstaklingar eiga til þess að nýta sér þær
- Kerfisbundið verði unnið að minni pappírnotkun með áherslu á notkun rafrænna miðla
- Skiptihugsun borgarbúa verði örvuð með fjölgun skiptimarkaða í öll hverfi samanber Góða hirðinn
- Kannaðir verði möguleikar á að bæta neysluitund borgarbúa með kynningu á líftíma vöru og þjónustu
- Fyrirtæki í úrvinnsluiðnaði verði hvött til að nýta það hráefni sem til fellur t.d. við niðurrif bygginga
- Reykjavíkurborg hvetji fyrirtæki og stofnanir til þess að hanna mannvirki og ástunda vöruþróun með umhverfissjónarmið í huga
- Reykjavíkurborg skapi hvata til aukinnar nýtingar á sláturhúsaúrgangi og öðrum úrgangi sem til fellur við matvælaframleiðslu og hægt er að endurnýta eða endurvinna
- Fordæmi og fyrirmyndir, sveitarfélög, stofnanir, einstaklingar Reykjavíkurborg sýni fordæmi og verði til fyrirmyndar á öllum sviðum

¹⁰ Sjá ársskýrslur SORPU bs.

¹¹ Sjá www.efnamottakan.is



umhverfismála svo sem meðhöndlun úrgangs, snyrtimennsku, endurnýtingu og endurvinnslu og vistvænum innkaupum

- Þekktir einstaklingar verði nýttir sem fyrirmyndir í kynningarstarfi í umhverfismálum. Þannig verði reynt að skapa tísku um bætta umhverfishegðun
- Aukin verði áhersla á vistvæn innkaup hjá Reykjavíkurborg
- Kannað verði möguleikar á sektum fyrir sóðaskap samanber fyrir að henda rusli á götur og víðavang. Þetta er víða gert erlendis með góðum árangri
- Samráð verði haft við dómsmálaráðuneyti um möguleika þess að hægt verði að nýta samfélagsþjónustu sem afplánunarleið í þágu umhverfisstarfs



Landnotkun og byggingar framtíðarinnar

Stefna:

Ásýnd og ímynd Reykjavíkur endurspegli skapandi hugsun íbúa hennar, þar sem mannlífið er sett í fyrirrúm og fólki finnst gott að búa

Skipulag lands og hönnun bygginga er eitt af mikilvægustu umhverfismálum líðandi stundar. Skynsamleg nýting, t.d. með þéttingu og blöndun byggðar á landi, getur haft jákvæð áhrif í aðra þætti samfélagsins eins og t.d. með minni þörf á dýrum samgöngumannvirkjum. Ef reisa á byggingar á skipulögðu landi er ekki síst mikilvægt að vel takist til um hönnun þeirra og efnisnotkun. Þar er hægt að ná verulegri hagræðingu í líftímakostnaði byggingarinnar og sparnaði í auðlindanotkun.

Markmið:

Land og auðlindir verði nýtt með hagkvæmum hætti, í sátt við mannlíf og umhverfi

- Að áfram verði lögð áhersla á þéttingu og blöndun byggðar í eldri íbúahverfum
- Áhersla verði lögð á meiri blöndun atvinnu- og íbúðabyggðar í skipulagi nýrra hverfa
- Mótun byggðar taki mið af sérstöðu lands og íbúa t.d varðandi lága sólstöðu, útsýni og veðurfar
- Saga borgarinnar verði virt og varfærni verði gætt í umgengni og skipulagi við eldri byggingar
- Áfram verði lögð áhersla á græn og skjólsæl svæði í borginni
- Umhverfismat verði gert á öllum skipulagstillögum
- Byggingalist svo sem íslenskur arkitektúr verði skapandi og virtum sem slíkur
- Í skipulagi verði lögð áhersla á að aðstaða fyrir íbúa verði ofanjarðar en samgöngumannvirki verði í ríkari mæli sett í göng eða stokka, sérstaklega þar sem um er að ræða stofnbrautir í þéttri byggð
- Reglulega verði gerðar rannsóknir á líðan íbúa og borgarbrag
- Að vægi bílastæða minnki sem hlutfall af heildarsvæði byggðs lands í borginni og þau svæði sem þannig losna verði nýtt á hagkvæmari hátt.
- Við hönnun bygginga og val á byggingarefnum á vegum borgarinnar verði tekið tillit til umhverfis- og hagrænna þátta. Jafnframt verði einkaaðilar hvattir til að gera slíkt hið sama



Grænt bókhald og umhverfisstjórnun

Stefna:

Reykjavíkurborg og fyrirtæki í borginni verði fyrirmynd í umhverfismálum í alþjóðlegum samanburði og Reykjavík þannig meðal vistvænustu borga Evrópu

Í árslok 2004 voru um 2% allra starfa í Reykjavíkurborg með einhverskonar umhverfsvottun, bæði formlega og óformlega. Þetta eru stofnanir og fyrirtæki með vottun frá Norræna Svaninum, Grænfánanum eða ISO 14 001 en einnig hafa fyrirtæki fengið umhverfisverðlaun Reykjavíkurborgar sem ekki er formlega vottað. Nokkur munur er á milli þessara kerfa en í raun lúta þau öll sömu lögmálum, að gera starfsemi viðkomandi fyrir tækis umhverfissvænni. Norræni Svanurinn hefur verið vinsælasta umhverfsvottunin á Íslandi hingað til en með vaxandi kröfum og aukinni samkeppni er ljóst að bæði fyrirtæki og stofnanir munu leitast eftir vottun samkvæmt ISO staðlinum. Í Noregi hefur verið hannað kerfi sem er kallað Umhverfisvitinn. Þetta kerfi er auvelt að koma á og fylgir ekki eins ströngum kröfum og hefðbundin kerfi. Það hefur því notið vinsælda á Norðurlöndunum sem fyrsta skref fyrirtækja í átt að öðrum útbreiddari kerfum, t.d. ISO. Kerfið er í skoðun fyrir fyrirtæki á Íslandi.

Markmið:

Fyrirtæki og stofnanir sem standa sig vel í umhverfisstarfi í Reykjavík, njóti þess á hagrænan hátt ekki síður en í umhverfissvænum úrbótum

- Umhverfisviðmið geri fyrirtækjum og stofnunum auðvelt fyrir að meta stöðu sína miðað við sambærilega aðila jafnt héraendis sem erlendis
- Stofnanir Reykjavíkurborgar taki upp umhverfisstjórnunarkerfi
- Reykjavíkurborg komi á upplýsingagátt t.d. um upprunavottorð vara
- Í útboðum borgarinnar verði sett inn kröfur varðandi umhverfismál
- Stofnanir og fyrirtæki borgarinnar taki upp grænt bókhald samhliða því að umhverfismarkmið öðlist fastan sess í skorkorti borgarinnar
- Fyrirtækjum og stofnunum verði gert auðvelt að stíga fyrstu skrefin í umhverfisstarfi svo sem með aðgengi að einföldu umhverfisstjórnunarkerfi
- Árangur Reykjavíkurborgar í umhverfismálum verði markvisst kynntur í fjölmiðlum til að vera öðrum hvatning til góðra verka
- Kynna þarf þá hagræðingu og sparnað sem hægt er ná með upptöku umhverfisstjórnunarkerfa sem gæðakerfa



Hverfið mitt – íbúalýðræði

Stefna:

Með öflugu íbúalýðræði verði borgarbúar virkir þátttakendur í umhverfismálum

Ein af megin forsendum við kynningu og framkvæmd umhverfismála er nálægð við borgarbúa. Hverfi og íbúalýðræði er í raun forgrundvöllurinn fyrir góðu umhverfisstarfi í borgum enda er verið í flestum tilfellum að taka ákvarðanir sem hafa áhrif á nánasta umhverfi íbúanna. Það er því mikilvægt að íbúarnir, t.d. í hverfum borgarinnar, geti haft áhrif á ákvarðanir er varða sitt nánasta umhverfi. Á árinu 2005 voru formlega settar á fót svonefndar hverfamiðstöðvar sem eiga að þjóna íbúum fyrirfram skilgreindra hverfa í Reykjavík en þau eru fimm að tölu. Nærþjónusta verður aukin og íbúalýðræði virkara. Þetta mun hafa mikil áhrif á aðkomu íbúanna að ýmsum málum er snerta þeirra hverfi – ekki síst á sviði umhverfisstarfs.

Markmið:

Aukið íbúalýðræði efli jafnræði og jafnrétti allra borgarbúa til að hafa áhrif á umhverfi sitt einkum í því hverfi sem menn búa í.

- Í kjölfar samráðs við íbúa verði búnir til sáttmálar fyrir hvert hverfi borgarinnar. Þessi sáttmáli tekur til allra þátta sem skipta íbúa máli í hverfinu þ.m.t. umfjöllun um umhverfismál og reglulega samráðsfundi þar sem teknir eru fyrir hverfislegir þættir
- Í öllum hverfum verði til öflug íbúasamtök sem efli samkennd íbúa með tengingu frjálsra félagasamtaka, íþróttafélaga og foreldrastarfs
- Settir verði á fót umferðaröryggishópar í hverfum
- Sem liður í að efla samkennd í hverfinu verði komið á umræðuvettvangi, “heitum potti”, þar sem helstu mál hverfisins eru reifuð
- Teknar verða upp rafrænar kosningar um stærri mál sem varða borgarbúa ásamt því að nýta þær til að kanna hug íbúa einstakra hverfa vegna mála tengdum þeim



Umhverfismennt

Stefna:

Reykjavíkurborg tryggir að allir borgarbúar geti notið fræðslu um umhverfismál á aðgengilegan hátt

Í umhverfismálum samtímans er fræðsla nauðsynleg. Mennta verður börn jafnt sem fullorðna um markið og tilgang umhverfisstarfs vegna þess að uppspretta margra brýnna verkefna í umhverfismálum eru einstaklingarnir sjálfir. Til staðar eru nú þegar verkefni á sviði umhverfismála sem beinast að hegðun og má þar nefna Vistvernd í verki og Lesið í skóginn. Þessi verkefni hafa í flestum tilfellum breytt hugsunarhætti og jafnvel hegðun og þannig fengið fólk til að taka upp umhverfissvænni lífsstíl.

Markmið:

Að umhverfismennt verði órjúfanlegur þáttur í kennslu á öllum skólastigum

- Vinnuskóli Reykjavíkur nýttur betur til að kynna umhverfismál og náttúru borgarinnar
- Komið verði á fót Náttúruskóla sem hafi það markmið að fræða borgarþúa um náttúru borgarinnar með áherslu á að “lesa landið” á útivistarsvæðum borgarinnar
- Kannað verði með möguleika á að ráða landverði til útivistarsvæða Reykjavíkur
- Áfram verði stutt við verkefni á borð við Vistvernd í verki til að virkja einstaklinga og heimili í umhverfismálum
- Átak verði gert í því að efla umhverfismennt á öllum skólastigum
- Umhverfissvið Reykjavíkurborgar í samvinnu við hagsmunaaðila sjái til þess að tekin verði upp virk umhverfisfræðsla til fyrirtækja svo sem með því að útbúa fræðsluefni
- Umsjónarmenn skóla fái reglulega kynningu á umhverfismálum
- Verkfræðingar og arkitektar fái sérstaka fræðslu um umhverfismál til þess að benda þeim á möguleika í hönnun mannvirkja sem minnkað getur umhverfissóun
- Kynntir verði möguleikar á því að minnka/hætta notkun eitrefna utandyra í garðyrkju
- Reykjavíkurborg beiti sér fyrir því að Pokasjóður verði nýttur einvörðungu til umhverfisverkefna



Viðauki I

Nafnalisti þátttakenda,

Aðalbjörg Traustadóttir	Ingibjörg Sigurþórsdóttir
Albert Sigurðsson	Jóhann Pálsson
Arnar Guðmundsson	Jón Þorvaldsson
Arnfinnur Jónsson	Jórunn Frímansdóttir
Aron Ólafsson	Katrín Jakobsdóttir
Ágúst Thorsteinsen	Kjartan Magnússon
Árni Freyr Sigurlaugsson	Kolbrún J. Rúnarsdóttir
Árný Sigurðardóttir	Kristín Björnsdóttir
Ásgeir Eiríksson	Kristín Jónsdóttir
Birna Hallsdóttir	Kristín Kalmansdóttir
Björk Vilhelmsdóttir	Kristín Lóa Ólafsdóttir
Björn Axelsson	Lúdvík S. Gústafsson
Björn H. Halldórsson	Magnús Bergsson
Björn Júlíusson	Margrét Björnsdóttir
Björn Kr. Leifsson	Margrét Margeirsdóttir
Bryndís Skúladóttir	Margrét Sigurðardóttir
Cornelius Aart Meyles	Margrét Tómasdóttir
Droplaug Guðnadóttir	Morten Lange
Egill Ö. Jóhannesson	Oddgeir Þór Árnason
Elías Ólafsson	Ólafur Bjarnason
Ellý K. Guðmundsdóttir	Ólafur Stolzenwald
Erla Bil Bjarnardóttir	Óskar D. Ólafsson
Erna Ingólfssdóttir	Óttar Hrafnkelsson
Guðjón Ingi Eggertsson	Ragna Halldórsdóttir
Geir Jón Þórisson	Ragnar Þorsteinsson
Geir Oddsson	Ragnhildur H. Ragnarsdóttir
Glúmur J. Björnsson	Regína Ástvaldsdóttir
Guðmundur B. Friðriksson	Rósa Magnúsdóttir
Guðný Hildur Magnúsdóttir	Rúnar Gunnarsson
Guðrún Jónsdóttir	Salvör Jónsdóttir
Guðrún Þórsdóttir	Sigríður Ólafsdóttir
Gunnar H. Hjálmarsson	Sigrún Guðmundsdóttir
Gunnlaugur Kristjánsson	Sigrún Helgadóttir
Hafðís Gísladóttir	Sigurlaug G. Sverrisdóttir
Hafðís Gísladóttir	Sólver H. Sólversson
Halla Jónsdóttir	Stefán Gíslason
Halldór Gunnarsson	Stefán Jóhann Stefánsson
Haraldur Sigurðsson	Steinn Kárason
Haukur Þór Haraldsson	Steinþór Einarsson
Haukur L. Karlsson	Svava O. Ásgeirsdóttir
Haukur Kristjánsson	Sveinn Aðalsteinsson
Hákon Aðalsteinsson	Sævar Kristinsson
Hákon Örn Arnþórsson	Trausti Aðalsteinsson
Helga J Bjarnadóttir	Ýmir Örn Finnbogason
Helgi Jensson	Þorgrímur Hallgrímsson
Herdís Friðriksdóttir	Þóra B. Þórisdóttir
Herman Guðmundsson	Þórólfur Jónsson
Hildur Hrólfsdóttir	Þuríður Hjartardóttir
Hjalti Guðmundsson	Örn Sigurðsson
Ingibjörg R. Guðlaugsdóttir	