



Samferða Reykjavík

Stefnumörkun í almenningssamgöngum í Reykjavík

Borgarráð

11. júní 2015

Starfshópur um stefnumörkun í almenningssamgöngum í Reykjavík

- Borgarstjórn samþykkti á fundi sínum 19. mars 2013 að setja borginni almenningssamgöngustefnu til næstu ára eða áratuga.
- Borgarráð skipaði fimm manna starfshóp um verkefnið sem í sátu:
 - Gísli Marteinn Baldursson/Hildur Sverrisdóttir, formaður
 - Karl Sigurðsson
 - Kristín Soffía Jónsdóttir
 - Einar Örn Benediktsson
 - Sóley Tómasdóttir
- Þorsteinn R. Hermannsson hjá Mannviti var ráðgjafi hópsins
- Halldóra Hrólfsdóttir og Ólafur Bjarnason á umhverfis- og skipulagssviði störfuðu með hópnum

Helstu verkefni starfshópsins

- Skilgreina hlutverk og hlutdeild almenningssamganga í umferðarkerfi, ferðavenjum og þróun umferðar í Reykjavík.
- Skilgreina mælanleg markmið fyrir almenningssamgöngur, sbr.
 - markmið samninga SSH og ríkisins um eflingu almenningssamganga,
 - markmið umhverfis- og auðlindastefnu Reykjavíkur, og
 - markmið Aðalskipulags Reykjavíkur 2010-2030.
- Móta tillögur að leiðum og aðgerðum til að ná ofangreindum markmiðum.

Forsendur

- Stefnan byggist meðal annars á stefnumörkun borgarinnar sem birtist í:
 - Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030
 - Umhverfis- og auðlindastefnu borgarinnar
 - 10 ára samstarfssamningi sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu og ríkisins um eflingu almenningssamgangna
 - Eigendastefnu Strætó
 - Tillögum um aukið hlutverk BSÍ
- Bakgrunnsupplýsingar:
 - Tölfræðilegar upplýsingar og viðhorfskannanir
 - Mismunandi lausnir og útfærslur á almenningssamgöngum

Markmið

- Stefnt er að því að stórauka hlutdeild almenningssamgangna í borginni og auka þar með lífsgæði allra borgarbúa.
- Mælikvarðar
 - Árið 2030 verði a.m.k. 12% allra ferða innan borgarinnar farnar með almenningssamgöngum (í samræmi við AR2010-2030)

Markmið og leiðir

1. Leiðakerfið
2. Gæði stoppistöðva
3. Gæði akstursleiða
4. Gæði vagna
5. Fargjöld
6. Markaðssetning

1. Leiðakerfið

1. Strætó byrji að ganga áður en flestir vinnustaðir og þjónusta opnar á morgnana bæði virka daga og um helgar.
2. Strætó haldi uppi þjónustu þar til að veitinga- og skemmtistaðir loka bæði virka daga og um helgar.
3. Áhersla verði á að stytta ferðatíma Strætó og skiptingum haldið í lágmarki í ferðum milli borgarhluta.
4. Tíðni Strætó verði aukin eins og kostur er, sérstaklega á helstu stofnleiðum og Strætó nái að anna eftirspurn á háannatímum.
5. Gerð verði ítarleg úttekt á innleiðingu hágæða almenningssamgöngukerfis á borð við hraðvagna eða léttlest sem komi til viðbótar við kerfi strætisvagna.

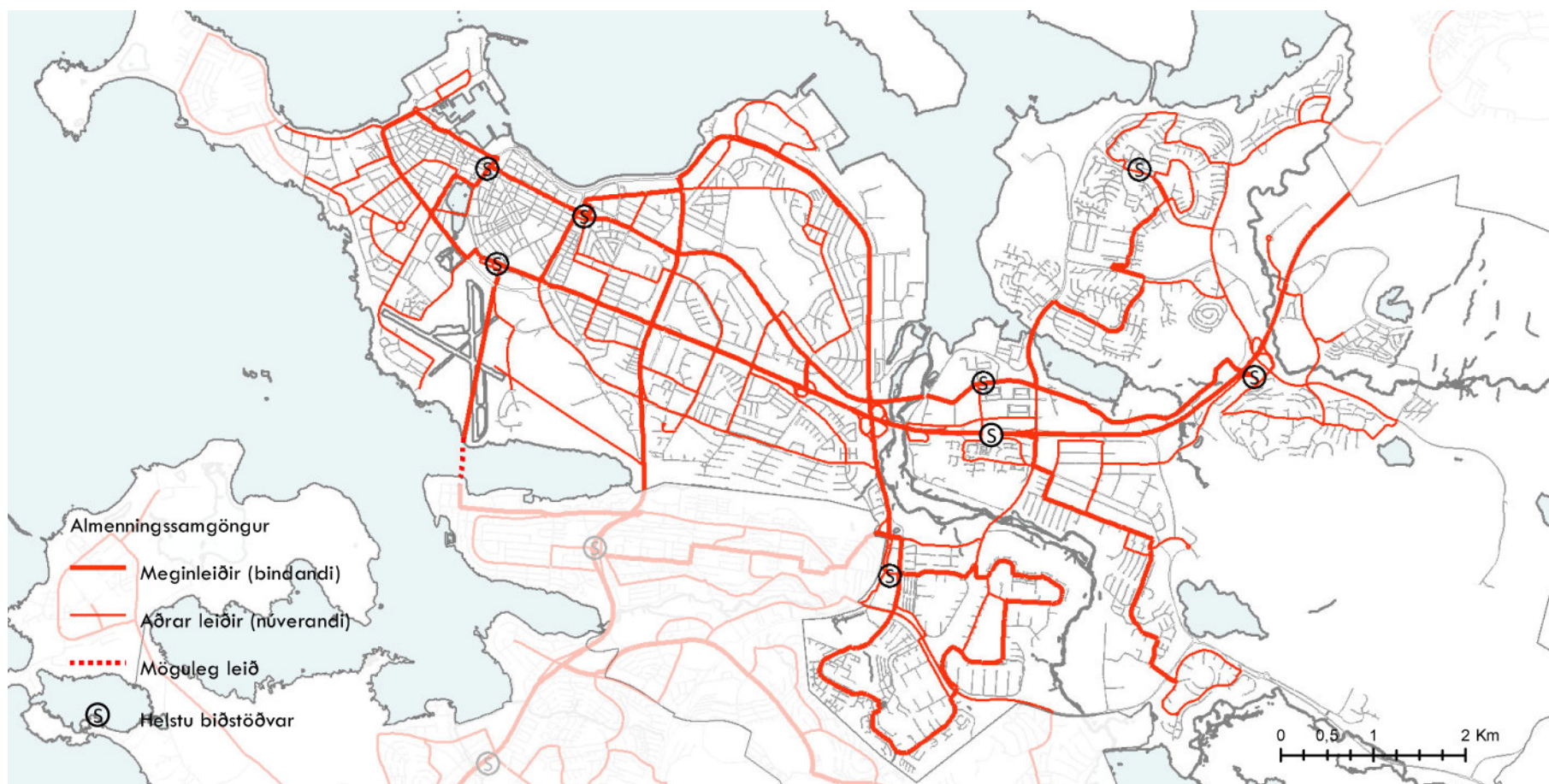
2. Gæði stoppistöðva

1. Biðskýli verði við allar stoppistöðvar.
2. Árið 2020 verði við helstu meginstoppistöðvar skv. AR2010-2030:
 - Tryggt að greiðsla fargjalda tefji ekki brottför vagnsins.
 - Hannaðar þannig að þær séu í sömu hæð og strætisvagnagólf til að flýta fyrir aðgengi farþega um borð.
 - Farþegum verði auðveldað að samþætta ferðamáta með góðum göngu- og hjólatengingum við stoppistöðina og góðri aðstöðu fyrir geymslu reiðhjóla.
3. Gæði annarra stoppistöðva innan borgarinnar verði einnig aukin og fjármagni til þess forgangsraðað miðað við fjölda farþega sem nýtir hverja stöð. Í fjárhagsáætlun Reykjavíkurborgar verði árlega ákveðinni upphæð varið til uppbyggingar stoppistöðva.

3. Gæði akstursleiða

- Almenningsamgöngur hafi eins mikinn forgang og kostur er í umferð á þeim meginleiðum sem skilgreindar eru í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030.
- Forgangur verði í formi sérrýmis og/eða forgangsstýringa á umferðarljósum.
- Á öllum leiðum almenningsamgangna innan Reykjavíkur verði hraðatakmarkandi aðgerðir þannig útfærðar að þær tefji ekki för almenningsamganga um of eða valdi óþarfa sliti á tækjum.

Meginleiðir almennings­samgangna og helstu stoppistöðvar skv. Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030



4. Gæði vagna

1. Strætisvagnar séu sparneytnir og noti vistvæna orkugjafa eftir því sem kostur er.
2. Áhersla á aðgengi fyrir alla í öllum strætisvögnum og góða þjónustu við fatlað fólk.
3. Vagnar séu með færri sætum og meira pláss fyrir kerrur, reiðhjól og hjólastóla á helstu stofnleiðum.
4. Hagkvæmni hraðhleðslustrætóa í borginni verði könnuð.
5. Skoðaður verði möguleiki á að Reykjavíkurborg eigi vagna og leigi til Strætó bs.

5. Fargjöld

1. Strætó sé fjárhagslega samkeppnishæfur fararmáti.
2. Fargjaldagreiðslur verði einfaldaðar fyrir árið 2015, s.s. með snjallsímum eða greiðslukortum um borð í vagninum.

6. Markaðssetning

1. Börn og unglingar venjist því að taka strætó alla skólagönguna frá leikskólaaldri.
2. Reykjavíkurborg taki upp samgöngustyrki fyrir starfsfólk sitt fyrir alla ferðamáta í stað bílastyrkja.
3. Stórir vinnustaðir verði hvattir til að setja sér samgöngustefnu m.a. með gjaldtöku fyrir bílastæðaafnot starfsmanna, samgöngustyrkjum fyrir alla ferðamáta og með því að hafa sveigjanlegan vinnutíma (fleytitíð).
4. Áframhaldandi þróun kerfis fyrir rauntímaupplýsingar til farþega.
5. Áhersla á gæðastjórnun t.d. hvað varðar þjónustu vagnstjóra.

Umsagnaraðilar

- Strætó bs.
- Aðilar að Strætó bs.:
 - Kópavogsbær
 - Hafnarfjarðarbær
 - Garðabær
 - Mosfellsbær
 - Seltjarnarneskaupstaður
- Umhverfis- og skipulagsráð
- Vegagerðin
- Umsagnir bárust frá Strætó bs., Vegagerðinni og Garðabæ.

Umsögn Strætó bs.

- Það er ánægjulegt að sjá skjal sem þetta taka á sig frekari mynd og það er sérstaklega ánægjulegt að sjá að hve miklu leyti hefur verið tekið tillit til fyrri umsagnar Strætó bs.
- Strætó bs. hefur einungis eina athugsemd við skjalið:
 - Á bls. 15 í skjalinu undir liðnum „Almenningssamgöngur – markmið“ stendur í punkti 7 „Þróun **léttlestakerfis á höfuðborgarsvæðinu** verði til skoðunar við heildarendurskoðun svæðisskipulagsins.“
 - Óskað er eftir að þessu verði breytt í „Þróun **strætisvagnakerfis höfuðborgarsvæðisins yfir í hraðvagnakerfi (e. Bus Rapid Transit) sem síðar getur mögulega þróast yfir í léttlestarkerfi** verði til skoðunar við heildarendurskoðun svæðisskipulagsins.“ Þetta samsvarar því sem fram kemur á blaðsíðu 16 í skjalinu.
- Strætó bs. fagnar þeirri framtíðarsýn sem lýst er í þessari stefnu.

Lagfæring í samræmi við aths.

- Athugasemd Strætó bs. (bls. 15):
 - „Þróun **strætisvagnakerfis höfuðborgarsvæðisins yfir í hraðvagnakerfi (e. Bus Rapid Transit) sem síðar getur mögulega þróast yfir í léttlestarkerfi** verði til skoðunar við heildarendurskoðun svæðisskipulagsins.“
- Lagfæring:
 - „Þróun **afkastameiri almenningssamgangna (hraðvagnakerfis/léttlestarkerfis) á höfuðborgarsvæðinu** verði til skoðunar við heildarendurskoðun svæðisskipulagsins.“

Umsögn Vegagerðarinnar

- Vegagerðin þakkar fyrir að hafa fengið stefnumörkun í almenningssamgöngum í Reykjavík til umsagnar.
- Ljóst er að aukið hlutfall ferða íbúa með almennings-samgöngum og þar með lækkun hlutfalls ferða í einkabílum í náinni framtíð auðveldar sveitarfélögunum og Vegagerðinni að halda uppi greiðum samgöngum á stofnvegakerfi höfuðborgarsvæðisins.
- Vegagerðin leggur þó áherslu á að unnið verði að þessu máli á jákvæðan hátt, þ.e. þannig að bætt þjónusta, leiðakerfi, gæði vagna, stoppistöðva o.s.frv. eins og rætt er um í stefnumörkuninni, leiði af sér breytt hlutfall samgöngumáta, frekar en að draga úr greiðfærni stofnvegakerfisins eins og það er í dag.

Umsögn Garðabæjar

- Í lýsingu fyrir endurskoðun aðalskipulags Garðabæjar er lögð áhersla á að almenningssamgöngur eigi að vera raunhæfur kostur. Þá er vísað til tillögu að endurskoðuðu svæðisskipulagi fyrir höfuðborgarsvæðið þar sem áhersla er lögð á að landnotkun verði skilgreind og farið yfir samgöngur á svæðinu með áherslu á almenningssamgöngur með hagsmuni gangandi og hjólandi að leiðarljósi.
- Að svo stöddu liggur ekki fyrir heildstæð umsögn Garðabæjar í málinu en vísað er til ofangreindra atriða sem lúta að sömu atriðum og markmið í stefnumörkun í almenningssamgöngum í Reykjavíkurborg en það er að huga að því við endurskoðun aðalskipulags Garðabæjar að bæta almenningssamgöngur á skipulagstímabilinu 2016 – 2030.

Aðrar breytingar

Kafla um forsendur:

- Texti á bls. 24-25 um hraðvagna og léttlestakerfi var sameinaður í einn kafla undir heitinu: Mismunandi lausnir og útfærslur – Hraðvagnar eða léttlestakerfi?
- Texti á bls. 26 um flex-þjónustu sem er sveigjanlegri en hefðbundnar almenningssamgöngur var tekinn út.
- Setning á bls. 15 var tekin út: „Annar sambærilegur árs getur legið til suðurs þegar byggð tekur að rísa í Vatnsmýrinni.“