



Dags. 12. júní 2015

Skrifstofa borgarstjórnar
Ráðhús Reykjavíkur
Tjarnargata 11
101 Reykjavík

Varðar: Almenningsamgöngustefnu Reykjavíkur

Meðfylgjandi er Samferða Reykjavík – Stefnumörkun í almenningssamgöngum í Reykjavík til samþykktar í borgarstjórn. Eftir að umsagnir bárust frá umsagnaraðilum voru eftirfarandi breytingar gerðar á skjalinu:

- Bls. 15: Orðalag var lagfært í samræmi við athugasemd Strætó bs.:
 - Fyrir breytingu: 7 „Próun léttlestakerfis á höfuðborgarsvæðinu verði til skoðunar við heildarendurskoðun svæðisskipulagsins.“
 - Eftir breytingu: „Próun afkastameiri almenningssamgangna (hraðvagnakerfis/léttlestarkerfis) á höfuðborgarsvæðinu verði til skoðunar við heildarendurskoðun svæðisskipulagsins.“
- Bls. 15: Eftirfarandi setning var tekin út: „Annar sambærilegur ás getur legið til suðurs þegar byggð tekur að rísa í Vatnsmýrinni.“
- Bls. 24-25: Texti um hraðvagna og léttlestakerfi var sameinaður í einn kafla undir heitinu: Mismunandi lausnir og útfærslur – Hraðvagnar eða léttlestakerfi?
- Bls. 26: Texti um flex-þjónustu sem er sveigjanlegri en hefðbundnar almenningssamgöngur var tekinn út.

Eftir umfjöllun í borgarráði þann 11. júní 2015 var samþykkt að uppfæra tölfræðilegar upplýsingar í skjalinu í samræmi við nýjustu gögn þar um. Eftirfarandi breytingar voru gerðar:

- Bls. 4: Upplýsingum um farþegafjölda Strætó bs. fyrir árið 2014 var bætt við súlurit.
- Bls. 5: Upplýsingar í textaboxi voru uppfærðar í samræmi við niðurstöður þjónustukönnunar Strætó fyrir árið 2014.
- Bls. 18: Upplýsingum um farþegafjölda Strætó bs. fyrir árið 2014 hefur verið bætt við textann.
- Bls. 19-20: Upplýsingar í texta og gröfum hafa verið uppfærðar miðað við ferðavenjukönnun Capacent 2014.
- Bls. 22: Setningu um þjónustukönnun borgarinnar árið 2014 hefur verið bætt aftast við textann.
- Bls. 26: Texti hefur verið uppfærður í samræmi við Ársskýrslu umhverfis- og öryggismála Strætó frá 2014.

Ekki var hægt að uppfæra gröf á bls. 17 þar sem nýrri upplýsingar um ferðavenjur í samanburðarborgum eru ekki aðgengilegar. Því eru enn upplýsingar úr ferðavenjukönnun Capacent frá árinu 2011 þar sem að sú könnun er nær því tímabili sem upplýsingar um ferðavenjur í samanburðarborgum eru frá.

F. h. starfshóps um stefnumörkun í almenningssamgöngum í Reykjavíkurborg

Halldóra Hrólfsdóttir

Halldóra Hrólfsdóttir

Meðfylgjandi: Samferða Reykjavík - Stefnumörkun í almenningssamgöngum í Reykjavík

SAMFERÐA REYKJAVÍK

Stefnumörkun í almenningssamgöngum í Reykjavík



Júní 2015

Efnisyfirlit

Inngangur

Ferðumst saman

Markmið og leiðir

- Leiðakerfið
- Gæði stoppistöðva
- Gæði akstursleiða
- Gæði vagna
- Fargjöld
- Markaðssetning

Forsendur

- Til grundvallar
- Samanburður við aðrar borgir
- Samanburður sveitarfélaga/hverfa
- Morgunumferðin án strætó
- Viðhorf
- Mismunandi lausnir og útfærslur -
Hraðvagnakerfi eða léttlestakerfi
- Eiginleikar almenningssamgangna
- Orkugjafir og útblástur



Inngangur

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, formaður

Karl Sigurðsson

Kristín Soffía Jónsdóttir

Einar Örn Benediktsson

Sóley Tómasdóttir

Gísli Marteinn Baldursson hætti í hópnum í lok september 2013 og við sæti hans tók Hildur Sverrisdóttir. Þorsteinn R. Hermannsson hjá Mannviti var ráðgjafi hópsins. Halldóra Hrólfsdóttir, verkefnisstjóri hjá umhverfis- og skipulagssviði og Ólafur Bjarnason, samgöngustjóri störfuðu einnig með hópnum.

Helstu verkefni starfshópsins skv. erindisbréfi voru:

- Skilgreining á hlutverki 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 2030.

- Móta tillögur að leiðum og aðgerðum til að ná ofangreindum markmiðum.
- Móta heildstæðar tillögur að forgangsakreinum og forgangsljósum fyrir almenningssamgöngur í Reykjavík.
- Skilgreina hlutverk og verkaskiptingu umhverfis- og skipulagsráðs, stjórnar Strætó, SSH og borgarráðs gagnvart stefnumótun, eftirliti og ákvörðunum á sviði almenningssamgangna, sbr. eigendastefnu Strætó bs. og markmið um skýra ábyrgð og umboðskeðju, góða og gegnsæja stjórnsýslu.

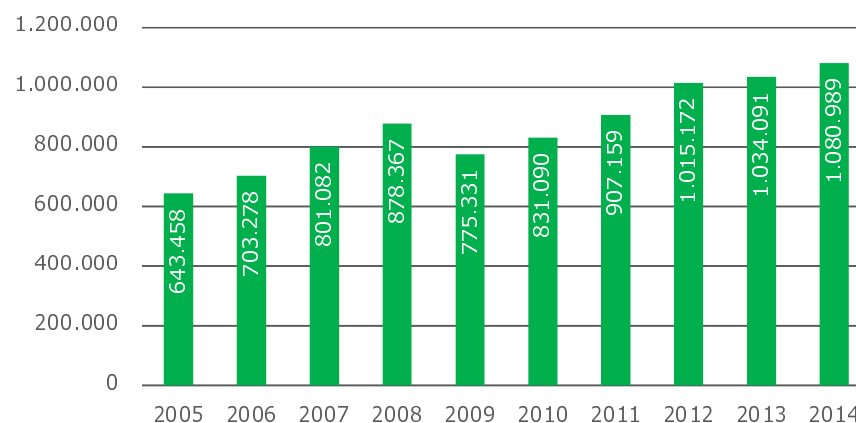
Hópurinn tók ákvörðun um að einbeita sér að þremur fyrstnefndu verkefnunum og gera ekki frekari tillögur að forgangsreinum og forgangsljósum fyrir almenningssamgöngur en settar eru fram í nýju Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030. Ekki var heldur tekið sérstaklega á hlutverki og verkaskiptingu hvað varðar stefnumótun, eftirlit og ákvarðanir á sviði almenningssamgangna. Í staðinn var ákveðið að setja fram almennt stefnuskjal í anda hjólreiðaáætlunar Reykjavíkurborgar.

Stefnan var send Strætó bs., sveitarfélögum á höfuðborgarsvæðinu, Vegagerðinni og umhverfis- og skipulagsráði Reykjavíkurborgar til umsagnar.

Ferðumst saman

Notkun strætó hefur aukist ört síðustu árin og þar með hefur þróun undangenginna áratuga verið snúið við. Ungt fólk virðist í auknum mæli sækjast eftir að búa miðsvæðis í borginni og fara ferða sinna fótgangandi, hjólandi eða með almenningssamgöngum. Þessi þróun er í takt við það sem er að gerast í mörgum borgum Norður-Ameríku þar sem einkabíllinn hefur verið ríkjandi samgöngumáti líkt og í Reykjavík. Þar hefur víða verið komið á góðum almenningssamgöngum í sátt og samlyndi við aðra ferðamáta, sem í flestum tilvikum deila sama gatnakerfinu. Sumir hafa eflaust ákveðið að nýta sér almenningssamgöngur meira en áður af sparnaðarástæðum í kjölfar efnahagshrunsins en fyrir aðra er þetta val um breyttan lífstíl. Fólk sem hefur búið í borgum erlendis og kynnst ólíku umhverfi og ferðamátum, sækist oft eftir því að viðhalda þeim venjum þegar það flytur heim. Nú er því kjörið tækifæri til að efla almenningssamgöngur enn frekar og ná til þeirra sem ef til vill eru að íhuga slíkar breytingar.

Farþegafjöldi Strætó bs. í október hvert ár



Góðar almenningssamgöngur eru einnig mikilvægur þáttur í að efla ímynd Reykjavíkur sem vistvæn borg á alþjóðavettvangi og þjóna ört vaxandi fjölda ferðamanna, sem hefur vanist því að nota almenningssamgöngur í sínum heimaborgum. Kostirnir við góðar almenningssamgöngur eru ótvíræðir og það er því metnaðarmál hjá Reykjavíkurborg að gera það sem best úr garði.

Almenningssamgöngustefna Reykjavíkur er hér sett fram undir heitinu „Samferða Reykjavík“. Stefnan er leiðarljós í áætlanagerð sveitarfélagsins og samstarfi við ríki og önnur sveitarfélög í málefnum almenningssamgangna. Stefnan tekur mið af stefnu Reykjavíkurborgar í tengdum málaflokkum og skuldbindingum borgarinnar. Hér á eftir eru settar fram helstu forsendur stefnunnar, meginmarkmið og tillögur að leiðum til að ná markmiðum hennar.

Markmið

Stefnt er að því að stórauka hlutdeild almenningssamgangna í borginni og auka þar með lífsgæði allra borgarbúa.

Efling almenningssamgangna er langtímaverkefni og leiðir til að ná settum markmiðum eru margar og fjölbreyttar.

Árangur næst með því að vinna samtímis að allskonar verkefnum sem lýst er hér á eftir. Einnig eru sett mælanleg undirmarkmið til að meta framvindu. Mikilvægt er að gera reglulegar kannanir á viðhorfi fólks til almenningssamgangna og mæla notkun til þess að bæta kerfið.

Mælikvarðar

Mælanleg markmið um notkun almenningssamgangna í Reykjavík verði eftirfarandi:

- Árið 2030 verði a.m.k. 12% allra ferða innan borgarinnar farnar með almenningssamgöngum (í samræmi við AR2010-2030)

Gleði

Samkvæmt þjónustukönnun Strætó bs. 2014 voru 84,3% strætisvagnfarþega ánægðir eða mjög ánægðir með strætisvagnaferðina. 68,5% voru ánægðir eða mjög ánægðir með stundvísí vagnanna.

1. Leiðakerfið

Leiðakerfi almenningssamgangna í Reykjavík verði þétt net með tíðri þjónustu. Allir geti nýtt sér þjónustu almenningssamgangna, sem uppfyllir ferðaparfir Reykvíkinga á öllum aldri á leið í vinnu, skóla og frístundir frá morgni til kvölds, alla daga ársins. Í samræmi við Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030 verði byggð í auknum mæli skipulögð með gott aðgengi að almenningssamgöngum í huga með tilheyrandi þéttingu byggðar meðfram stofnleiðum.

Almenningssamgöngur verði alvöru valkostur við einkabílinn og áhersla verði lögð á leiðir þar sem þéttleiki byggðar, notkun og þar með kostnaðarþátttaka er sem mest.

Reykjavíkurborg beiti sér fyrir því að:

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

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

Bílastæði

Þegar hanna á vistvænt hverfi með góðum almenningssamgöngum hefur verið sagt að miða eigi við að hámarki eitt bílastæði á hvert heimili, helst 0,6 stæði eða minna. Ekki eigi að útvega fleiri en 500 stæði á hver 1000 störf og að rukka eigi markaðsverð fyrir notkun á bílastæðum.

2. Gæði stoppistöðva

Tíminn á helstu stoppistöðvum almenningssamgangna í Reykjavík verði streitulaus gæðatími í góðu skjóli fyrir veðri og vindum. Tryggt verði að greiðsla fargjalda tefji ekki brottför vagnsins. Helstu stoppistöðvar verði hannaðar þannig að þær séu í sömu hæð og strætisvagnagólf til að flýta fyrir aðgengi farþega um borð og sérstök áhersla verði á gott aðgengi fyrir alla. Farþegum verði auðveldað að samþætta ferðamáta með góðum göngu- og hjólatengingum við stoppistöðina og góðri aðstöðu fyrir geymslu reiðhjóla. Einnig mætti bjóða upp á hjól til leigu við helstu stoppistöðvar.

Fjarlægðir í stoppistöðvar eru hvergi mjög miklar á höfuðborgarsvæðinu í dag eins og sést á mynd 1 og því eru ekki sett fram markmið um að stytta þær. Of mikill þéttleiki stoppistöðva getur komið niður á þjónustu Strætó.

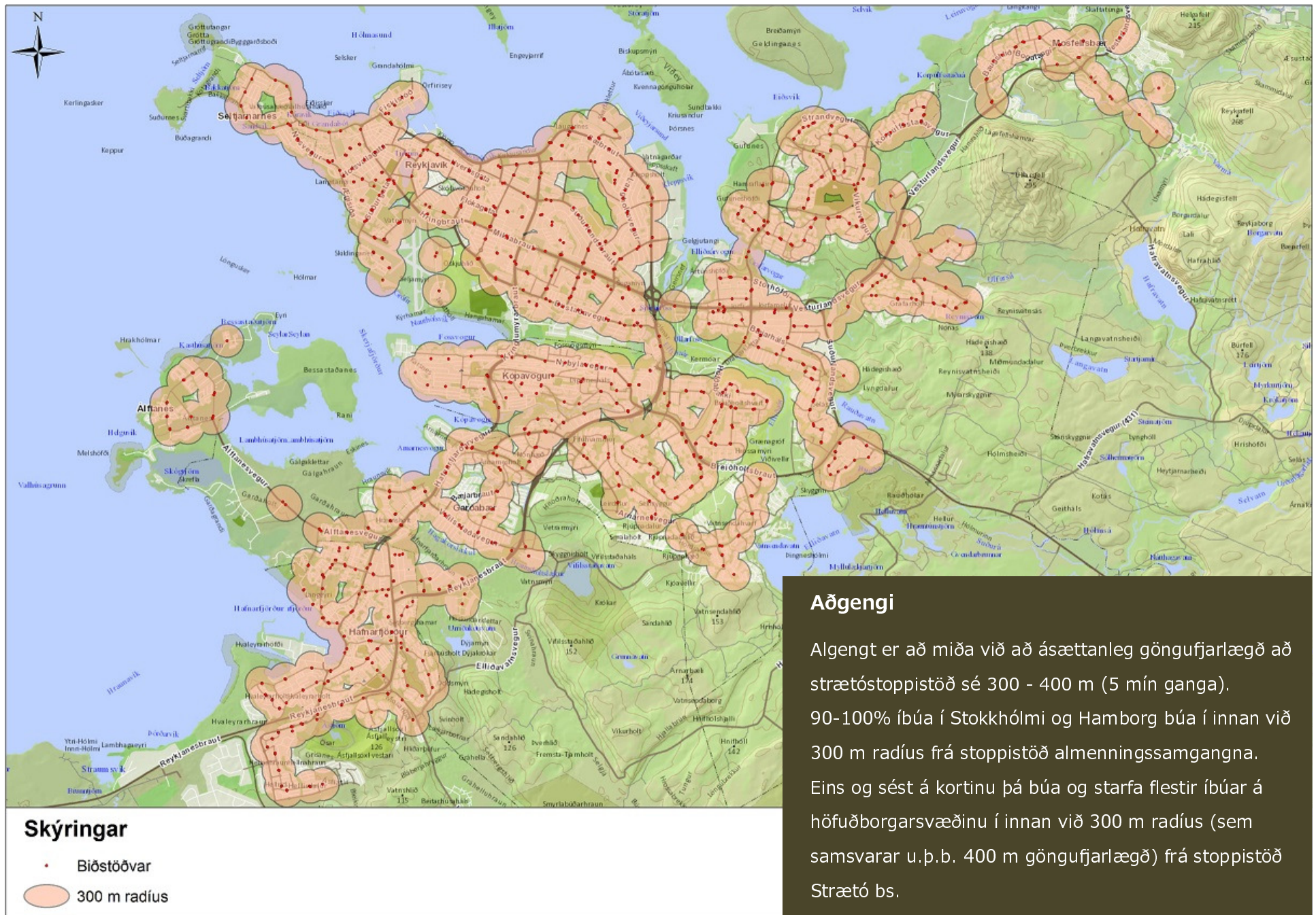
Reykjavíkurborg beiti sér fyrir því að:

- Biðskýli verði við allar stoppistöðvar.
- Árið 2020 verði þessi framtíðarsýn orðin að veruleika á þeim meginstoppistöðvum sem skilgreindar eru í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 (sjá mynd 2).
- 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.

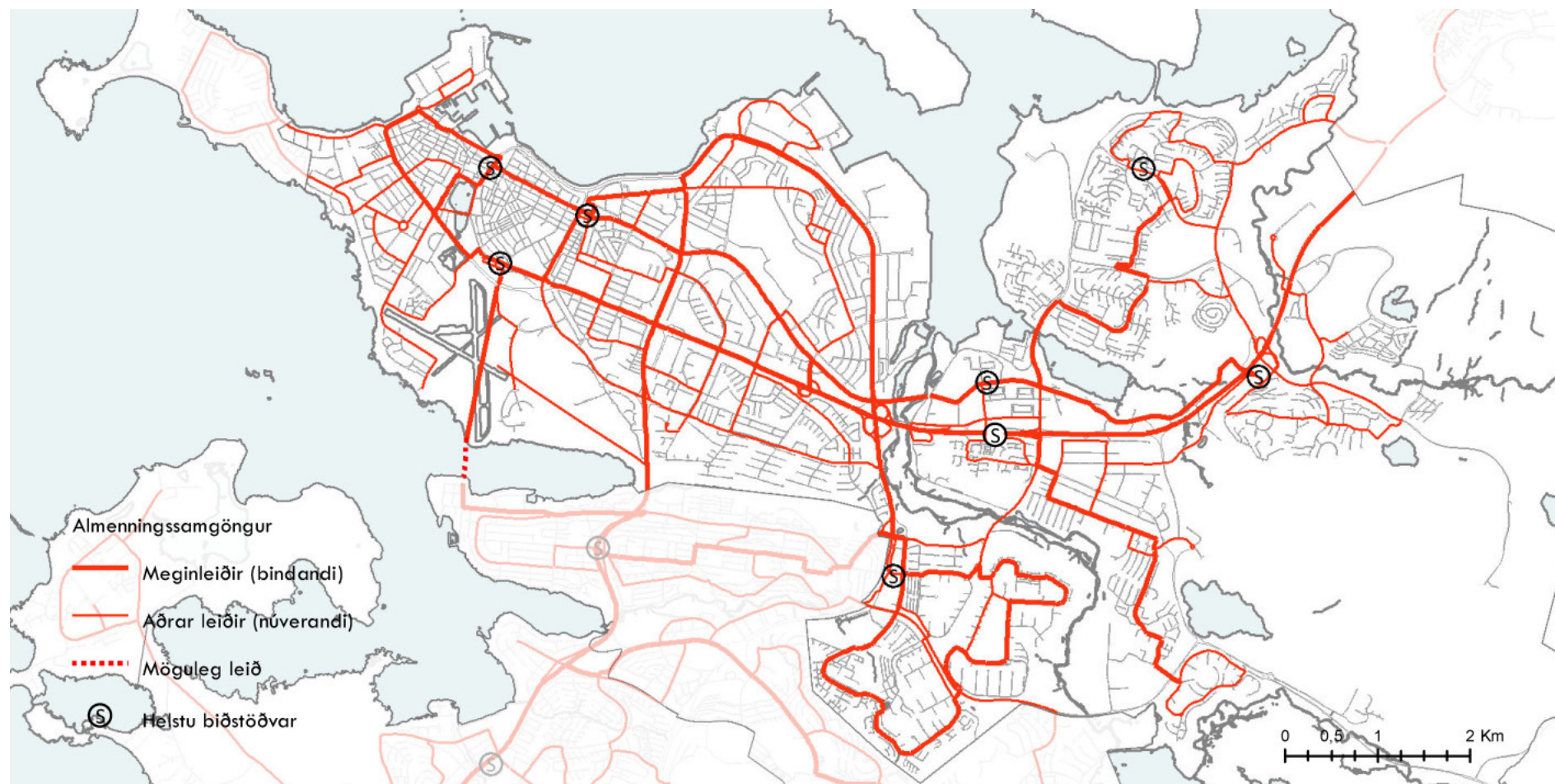
Samfélagskostnaður

Í Kaupmannahöfn hefur verið áætlað að hver kílómetri ekinn á einkabíl kosti samfélagið um 15 kr.

Það jafngildir um 67 milljónum króna á hverjum virkum degi á höfuðborgarsvæðinu.



Mynd 1. Stoppistöðvar á höfuðborgarsvæðinu með 300m radíus.



Mynd 2. Meginleiðir almenningssamgangna og helstu stoppstöðvar skv. Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030.

3. Gæði akstursleiða

Ein helsta ástæða fyrir því að fólk velur frekar að aka á einkabíl en nota almenningssamgöngur er sá tímasparnaður og sveigjanleiki sem í því felst. Því er lögð áhersla á að almenningssamgöngur hafi eins mikinn forgang og kostur er í umferð á þeim meginleiðum sem skilgreindar eru í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030. Þessar forgangsleiðir eru staðsettar á eða samsíða umferðarþyngstu samgönguæðum borgarinnar til að mæta þörfum sem flestra farþega. Forgangur verði í formi sérrýmis og/eða forgangsstýringa á umferðarljósum. Á öllum leiðum almenningssamgangna innan Reykjavíkur verði hraðatakmarkandi aðgerðir þannig útfærðar að þær tefji ekki för almenningssamganga um of eða valdi óþarfa sliti á tækjum. Einnig mætti hugsanlega loka einstaka götum fyrir bílaumferð en halda þeim opnum áfram fyrir almenningssamgöngur og reiðhjól. Meta þarf í hverju tilviki fyrir sig hvort vagnar stöðvi í götu eða útskoti m.t.t. eðli götu og umferðarflæðis.

Hraði

Meðalhraði vagna í leiðakerfi Strætó bs. er um 25,7 km/klst.

Mældur meðalhraði einkabíla á annatíma á sex meginleiðum innan Reykjavíkur í fyrstu viku október 2010 var 31,65 km/klst. á annatíma árdegis og 37,64 km/klst. á annatíma síðdegis.

4. Gæði vagna

Reykjavíkurborg leggi áherslu á að ökutæki í almenningssamgöngum innan borgarinnar séu sparneytin, noti vistvæna orkugjafa eftir því sem kostur er og að umhverfisáhrif þeirra séu í lágmarki.

Reykjavíkurborg taki virkan þátt í innleiðingu á vistvænum orkugjöfum í almenningssamgöngum. Reykjavíkurborg beiti sér fyrir því að:

- Tryggja aðgengi fyrir alla í öllum strætisvögnum og góða þjónustu við fatlað fólk.
- Vera með vagna með færri sætum og meira pláss fyrir kerrur, reiðhjól og hjólastóla á helstu stofnleiðum.
- Kanna hagkvæmni hraðhleðslustrætóa í borginni
- Skoða möguleika á að Reykjavíkurborg eigi vagna og leigi til Strætó bs.
- Tryggja að strætó sé ekið á eins vistvænan og öruggan hátt og kostur er þannig að hann valdi sem minnstu ónæði og að drepíð sé á vélum vagna sem eru í kyrrstöðu.

Mengunarkostnaður

Miðað við erlendar rannsóknir má áætla að kostnaður vegna loft- og hljóðmengunar sé um 3 kr. á hvern kílómetra sem ekinn er með einkabíl.

Það jafngildir um 13 milljónum króna á hverjum virkum degi á höfuðborgarsvæðinu.

5. Fargjöld

Farþegum verði auðveldað að greiða fargjöld með tæknilausnum. Útlagður kostnaður er áhrifamikil breyta í vali á ferðamáta. Rannsóknir hafa sýnt að fólk er mun næmara á sýnilegan kostnað (e. out-of-pocket cost) en kostnað sem er lítt sýnilegur, t.d. eins og rekstrarkostnað einkabíls. Ef hægt er að greiða með greiðslukorti, síma, auðkennislykli eða öðrum tæknilausnum minnka líkur á að fargjöld hindri fólk í að nýta sér almenningssamgöngur. Á meginstoppistöðvum er stefnt að því að greiðsla fargjalda fari fram áður en farþegi gengur um borð til að lágmarka tafir. Þó svo að rekstur einkabílsins sé mun dýrari en strætó horfir fólk oft bara á sjáanlegan kostnað (t.d. bensín) í samanburði við fargjöld í almenningssamgöngur.

Reykjavíkurborg beiti sér fyrir því að:

- Strætó sé fjárhagslega samkeppnishæfur fararmáti.
- Stefnt verði að einföldun fargjaldagreiðslna fyrir árið 2015, s.s. með snjallsímum eða greiðslukortum um borð í vagninum.

Kostnaður heimilanna

Samkvæmt rannsókn Hagstofu Íslands voru ferðir og flutningar þriðji stærsti útgjaldaliður heimilanna árin 2010-2012 eða 14,5% af heildarútgjöldum þeirra, 828 þús. kr. á ári.

Til ferða og flutninga teljast kaup á ökutækjum, rekstur og flutningar. Húsnæði, hiti og rafmagn voru stærsti útgjaldaliðurinn (27%) en útgjöld í mat og drykkjarvörur voru sá annar stærsti (14,9%).

9 mánaða kort hjá Strætó bs. kostar 49.900 kr og hver ferð því 132 kr. m.v. tvær ferðir á dag, 21 dag í mánuði.

6. Markaðssetning

Leggja þarf áherslu á markaðsrannsóknir til að geta aðlagð þjónustu Strætó að þörfum notenda og höfðað til stærri markhóps.

Markaðsherferðir geta haft mjög jákvæð áhrif á farþegafjölda þegar þær eru í samhengi við betri þjónustu almenningssamgangna eins og t.d. innleiðingu hraðvagnakerfis. Stöðvar og vagnar ættu að vera vel merkt og farþegar ættu að hafa aðgang að korti með leiðarkerfi. Víða erlendis hefur verið farin sú leið að hanna sérstaka ímynd og vörumerki fyrir forgangsléiðir sem bjóða upp á hágæðapjónustu. Halda ætti áfram að þróa kerfi fyrir rauntímaupplýsingar til farþega og tryggja nægt upplýsingaflæði til farþega um komutíma næsta vagns með rafrænum töflum eða stafrænum hljóðskilaboðum á stoppistöðvum og/eða í gegnum búnað eins og farsíma. Einnig þarf að auðvelda fólki að skipuleggja ferðir sínar í gegnum netið. Hvetja skal fyrirtæki til að nýta möguleikann á strætókorti fyrir starfsmenn sína í stað niðurgreiðslu bílastæða við vinnustaði og skal Reykjavíkurborg taka frumkvæðið í framkvæmd af þessu tagi. Mikilvægt er að börn alist upp við að nota almenningssamgöngur og líti á strætó sem fýsilegan valkost til að komast milli staða.

1. Reykjavíkurborg beiti sér fyrir því að strætó verði kynntur sem raunhæfur valkostur fyrir borgarbúa og að börn og unglingar venjist því að taka strætó alla skólagönguna frá leikskólaaldri.

2. Reykjavíkurborg sýni gott fordæmi með því að taka upp samgöngustyrki fyrir starfsfólk sitt fyrir alla ferðamáta í stað bílastyrkja.
3. Stórir vinnustaðir verða hvattir til að setja sér samgöngustefnu m.a. með gjalddöku fyrir bílastæðaaftnot starfsmanna, samgöngustyrkjum fyrir alla ferðamáta og með því að hafa sveigjanlegan vinnutíma (fleytitíð), sem dregur úr álagi á almenningssamgöngur á háannatíma.
4. Lögð verði áhersla á gæðastjórnun t.d. hvað varðar þjónustu vagnstjóra og tryggt að farþegar fái þá aðstoð sem þeir þurfa á að halda til að geta nýtt sér almenningssamgöngur.

Slysakostnaður

Umferðarslysakostnaður á höfuðborgarsvæðinu 2001-2012 var að meðaltali um 9 milljarðar kr. á ári m.v. forsendur Hagfræðistofnunar um kostnað á hvert slys og slysaskrá Samgöngustofu (verðlag 2013).

Sú árlega upphæð dugar til að reka allt strætisvagnakerfið á höfuðborgarsvæðinu í um tvö ár.

Forsendur

Þeim sem búa og starfa í Reykjavík og heimsækja borgina fjölgar stöðugt. Ferðaparfir þessa fólks þarf að uppfylla á skilvirkan, vistvænan, hagkvæman og öruggan hátt. Öflugar almenningssamgöngur eru mikilvægur þáttur í að tryggja hreyfanleika og auka lífsgæði borgaranna í framtíðinni. Góðar almenningssamgöngur leiða m.a. til betri heilsu, auðveldari heimilisreksturs, betra umferðarflæðis og minni umhverfisáhrifa frá samgöngum.

Góðar stundir

Það getur verið sannkallaður gæðatími að ferðast streitulaust með strætó



Til grundvallar

Almenningssamgöngustefna Reykjavíkur tekur mið af stefnu Reykjavíkurborgar í tengdum málaflokkum og skuldbindingum borgarinnar. Stefnan byggist meðal annars á stefnumörkun borgarinnar sem birtist í nýju aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030, umhverfis- og auðlindastefnu borgarinnar sem sett er fram með aðalskipulaginu, 10 ára samstarfssamningi sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu og ríkisins um eflingu almenningssamgangna, nýrri eigendastefnu Strætó, auk tillagna um aukið hlutverk BSÍ.

Þéttleiki

Því hefur verið haldið fram að 100 íbúðir/ha sé fullnægjandi þéttleiki til að standa undir hágæða almenningssamgöngum innan göngufjarlægðar frá íbúðum en að lágmarksþéttleiki m.t.t. stoppistöðva almenningssamgangna ætti að vera 40 íbúðir/ha. Ekki er óalgengt að miða við 60-70 íbúðir/ha við hönnun vistvænna hverfa.

Skv. Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 er stefnt að því að þéttleiki á þróunarsvæðum innan núverandi byggðar verði 60 íbúðir/ha.

Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030

sem tók gildi 26. febrúar 2014

Í aðalskipulaginu, sem byggir á Samgöngustefnu Reykjavíkur frá 2006 og Loftslags- og loftgæðastefnu frá 2009, er sett fram ákveðin stefna um breyttar áherslur í skipulagi byggðar, sem miða að því að bæta rekstrarskilyrði almenningssamgangna til langframa, um þéttingu innan núverandi byggðar, aukinn þéttleika og blöndun landnotkunar á nýjum svæðum og samfellda borgarbyggð. Efling vistvænna ferðavenja er leiðarljós í allri stefnumörkun Reykjavíkurborgar. Nýtt aðalskipulag gerir ráð fyrir samgönguás sem tengir þéttingarsvæði við Örfirisey við blandaða byggð í Elliðaárvogi og uppbygginu atvinnukjarna í Keldnalandi. Á þessari leið er lögð sérstök áhersla á almenningssamgöngur (hraðleið og forgangur strætisvagna, framtíðarleið fyrir léttlest), hjólastíga og umhverfi gangandi vegfarenda. Þéttleiki byggðarinnar verður mestur við lykilstoppistöðvar strætisvagna.

Almenningssamgöngur - markmið

1. Hlutdeild strætisvagna í öllum ferðum verði a.m.k. 12% árið 2030.
2. Á skilgreindum meginleiðum (sjá mynd 2) njóti strætisvagnar forgangs í umferðinni með sérakreinum og forgangi á ljósastrætum gatnamótum.
3. Þéttleiki byggðar og fjölbreytni landnotkunar verði mest í nágrenni stoppistöðva strætisvagna og meðfram helstu leiðum þeirra.
4. Staðsetning stoppistöðva verði ákvörðuð út frá skilgreindum gönguleiðum og nálægð við lykilþjónustukjarna og stofnanir.
5. Strætisvagnþjónusta verði raunhæfur valkostur í öllum hverfum borgarinnar. Stuðlað verði að betri almenningssamgöngum innan hverfa og betri tengingum við helstu stofnanir og félagsmiðstöðvar.
6. Tryggt verði náið samráð við Strætó bs. við gerð hverfisSKIPULAGS og leiðakerfið endurskoðist samhliða þróun og uppbyggingu hverfanna.
7. Þróun afkastameiri almenningssamgangna (hraðvagnakerfis/léttlestarkerfis) á höfuðborgarsvæðinu verði til skoðunar við heildarendurskoðun svæðisskipulagsins.

Almenningssamgöngur - Lykilaðgerðir og ákvarðanir

1. Strætisvagnatenging yfir Sæbraut-Elliðaárósa að nýrri byggð í Elliðaárvogi.
2. Ný strætisvagnamiðstöð í Vatnsmýri á BSÍ-reit samhliða endurskoðun leiðakerfis.

3. Áframhaldandi uppbygging forgangs á öllum meginleiðum strætisvagna (sjá mynd 2), með gerð sérakreina og forgangi á gatnamótum.

Tíu ára tilraunaverkefni um eflingu almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu

Fulltrúar innanríkisráðuneytisins, fjármálaráðuneytisins, Vegagerðarinnar og Samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu skrifuðu 7. maí 2012 undir samkomulag um 10 ára tilraunaverkefni um almenningssamgöngur á höfuðborgarsvæðinu með markvissum stuðningsaðgerðum og frestun stórra vegaframkvæmda.

Meginmarkmið og tilgangur tilraunaverkefnisins er m.a. eftirfarandi:

1. að tvöfalda a.m.k. hlutdeild almenningssamgangna í öllum ferðum sem farnar eru á höfuðborgarsvæðinu á samningstímanum.
2. að vinna að lækkun á samgöngukostnaði heimila og samfélagsins vegna umferðar og umferðarslysa.
3. að stuðla að auknu umferðaröryggi.
4. að stuðla að samdrætti í losun gróðurhúsalofttegunda frá landsamgöngum í samræmi við aðgerðaráætlun íslenskra stjórnvalda í loftslagsmálum.
5. að skapa forsendur til frestunar á stórum framkvæmdum í samgöngumannvirkjum með öflugri almenningssamgöngum sem dragi úr vexti bílaumferðar á stofnbrautakerfinu á annatímum.

Eigendastefna Strætó bs.

samþykkt í stjórnnum sveitarfélaga sem eiga félagið í apríl 2013

Megintilgangur Strætó bs. er að sinna almenningssamgöngum á höfuðborgarsvæðinu sem leggja grunn að lífsgæðum í þeim sveitarfélögum sem það þjónar.

Þjónustusýn Strætó bs. er að veita góða þjónustu og gæði til íbúa höfuðborgarsvæðisins, efla almenningssamgöngur og auka hagkvæmni þeirra. Þjónustusýn Strætó bs. byggist á því að íbúar kjósi að komast leiðar sinnar með strætó vegna þess að það sé hagkvæmari, umhverfisvænni og jafnvel fljótlegri kostur en að nota einkabíl.

Almennur rekstur Strætó bs. skal fjármagnaður með fargjöldum notenda annars vegar og framlögum eigenda hins vegar.

Fargjaldastefna Strætó bs. skal grundvallast á því meginsjónarmiði að fargjaldatekjur standi undir 40% af almennum rekstrarkostnaði og framlög eigenda beri 60%. Stjórn Strætó bs. mótar gjaldskrá fyrirtækisins í samræmi við framangreint meginsjónarmið.

Samgöngumiðstöð á Umferðarmiðstöðvarreit

Þróun samgöngumiðstöðvar á U-reit, þar sem BSÍ er nú staðsett í Vatnsmýrinni, var samþykkt í borgarráði 20.6.2013 skv. framtíðarsýn starfshóps Reykjavíkurborgar og Strætó bs.

Á U-reit verði samgöngumiðstöð Reykjavíkur og tengipunktur við landið allt. Samgöngumiðstöðin þjóni samgöngum á landi: verði

meginskiptistöð almenningssamgangna innan höfuðborgarsvæðisins, upphafs- og endastöð almenningssamgangna út fyrir höfuðborgarsvæðið, upphafs- og endastöð fjölda hópferðabifreiða og tengipunktur við aðra ferðamáta (hjólreiðar, skyndibílar, leigubílar, gangandi umferð, einkabílar).

Þar gefst því einstakt tækifæri til að flétta saman

almenningssamgöngur, hjólreiðar og vistvæna samgöngumáta.

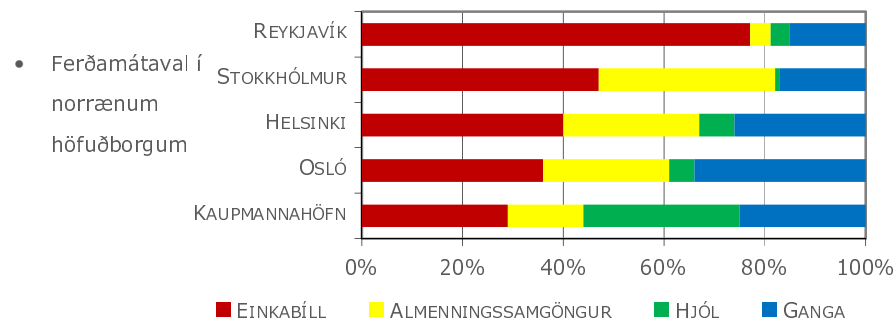
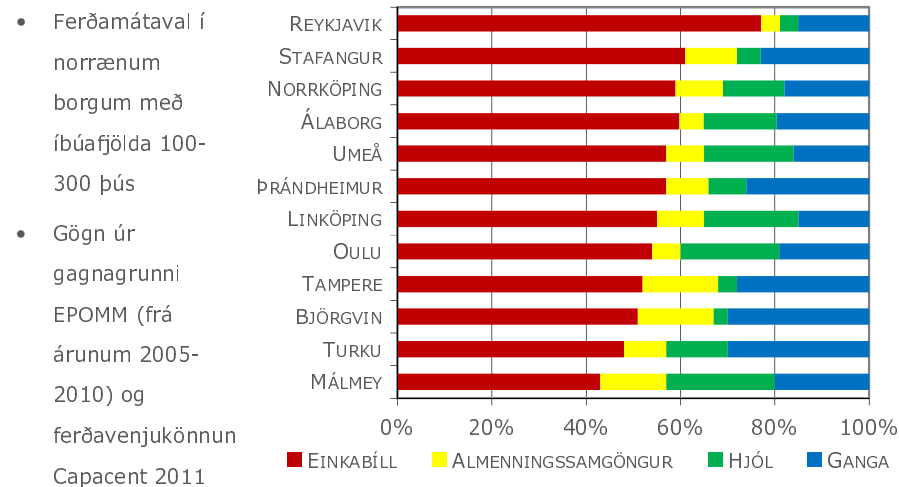
Mikilvægt er að göngu- og hjólaleiðir að og frá miðstöðinni verði mjög góðar og þar verði þegar í upphafi boðið upp á hjólageymslur og hjólaleigu.

Það landrými U-reits sem ekki fer undir samgöngumiðstöð verði skipulagt með áherslu á vistvænar samgöngur, þar rísi byggð sem nýtur nálægðarinnar við samgöngumiðstöð Reykjavíkur, Landspítalann og Vatnsmýrina sem framtíðarsvæði háskólanna, hátækni ýmis konar og öfugt.

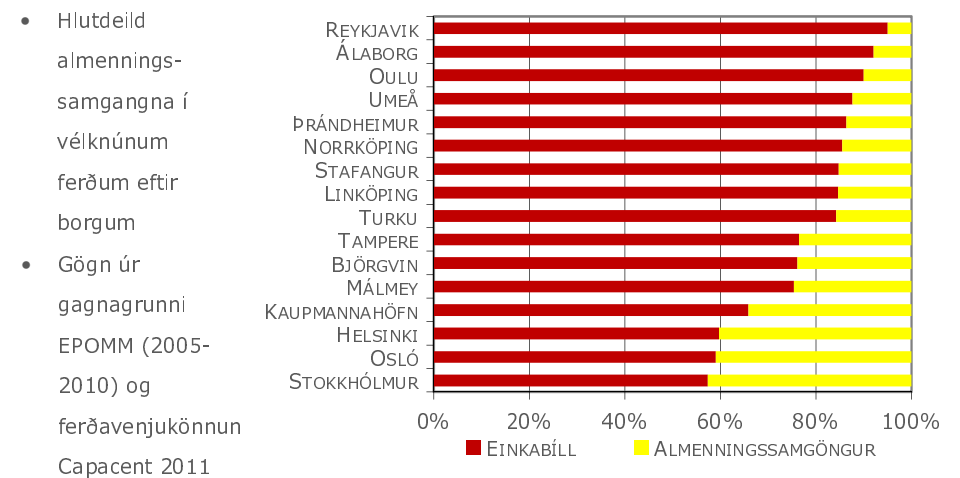
Með uppbyggingu samgöngumiðstöðvar Reykjavíkur verði stigið fyrsta skrefið í þróun strætisvagnakerfis höfuðborgarsvæðisins yfir í hraðvagnakerfi (e. Bus Rapid Transit) sem síðar getur mögulega þróast yfir í léttlestarkerfi.

Samanburður við aðrar borgir

Við mótun stefnu í almenningssamgöngum er mikilvægt að horfa til vals á ferðamáta í borgum sem hafa sambærilegan íbúafjölda og Reykjavík til að fá hugmyndir um stöðuna nú og hvaða markmið um eflingu almenningssamgangna eru raunhæf.



Vegfarendur í borgum velja eðlilega oft að ganga eða hjóla styttri vegalengdir, nýta eigin orku í stað þess að nýta sér almenningssamgöngur. Í lengri ferðum stendur valið frekar á milli vélknúinna ferðamáta. Ferðir sem farnar eru með almenningssamgöngum sem hlutfall af ferðum sem farnar eru með vélknúnum ferðamátum eru því góður mælikvarði á stöðu almenningssamgangna



Þó ferðamátaval sé með þessum hætti í viðmiðunarborgunum í dag stefna þær flestar eða allar að aukinni hlutdeild umhverfisvænni ferðamáta næstu ár og áratugi. Óðinsvé, Álaborg, Bergen, Þrándheimur og Le Mans eru allt dæmi um borgir af svipaðri stærðargráðu og Reykjavík (120 þús-190 þús íbúar). Þessar borgir eru að vaxa eins og Reykjavík og hafa sett sér markmið um að lágmarka

Borg	Land	Íbúafjöldi	Léttlest/BRT	Opnun
Odense	Danmörk	190.000	Léttlest	2020
Aarhus	Danmörk	320.000	Léttlest	2017
Le Mans	Frakkland	190.000	Léttlest	2007
Angers	Frakkland	283.000	Léttlest	2011
Bergen	Noregur	260.000	Léttlest	2010
Álaborg	Danmörk	120.000	Léttlest	2020
Eugene	USA	150.000	BRT	2007
Almere	Holland	186.000	BRT	2004
Rouen	Frakkland	150.000	BRT	2001
Swansea	Wales	228.000	BRT	2009
Þrándheimur	Noregur	180.000	BRT	2018

vöxt í
bílau
mferð
,
styrkj
a
almen
ningss
amgö
ngur

verulega, minnka mengun frá samgöngum og nýta fjármagn til samgangna betur.

Tölusett markmið:

- Stafangur stefnir að því að minnka hlutdeild einkabíla í ferðamatavali úr rúmum 60% niður í um 50% árið 2025 með aukinni hlutdeild almenningssamgangna og hjólreiða.
- Óðinsvé stefnir að tvöföldun í hlutdeild almenningssamgangna fram til 2025, frá 8% upp í 16%.

Á Skáni í Svíþjóð var vöxtur í almenningssamgöngum frá 2000-2007 um 53%. Ef skoðað er tímabilið 2005-2014 hjá Strætó bs. sést að aukning hefur verið í fjölda farþega öll árin nema 2009 þegar mikið var skorið niður í þjónustunni. Hjá Strætó bs. hefur farþegafjöldi aukist um **68%** á þessu tíu ára tímabili.

Til að mæta vexti í almenningssamgöngum eru algengustu lausnirnar fyrir hágæða almenningssamgöngur í litlum og meðalstórum borgum léttlestar- eða hraðvagnakerfi (e. Bus Rapid Transit)

Samanburður á kostnaði, vegalengdum og ferðatíma í strætisvagnþjónustu í borgum á Norðurlöndum.

	Höfuðborgar- svæðið	Árósar	Óðinsvé	Álaborg	Esbjerg	Randers
Íbúafjöldi 1.jan 2011	202.131	310.956	190.245	199.188	115.184	95.318
Stærð í km ²	775	469	304	1.144	753	746
Íbúar á km ²	261	663	626	174	153	128
Nettórekstrarkostnaður 2011 (kr/íbúa)	13.069	16.444	15.506	17.040	11.630	9.116
30 daga fullorðinskort	6.400	7.349	7.540	7.199	6.710	7.349
Verð á miða í farmiðaspjaldi	273	256	341	251	224	256
Staðgreiðslugjald, fullorðinn	350	426	447	383	405	426
Aksturstímar á íbúa	1,4	1,8	1,1	1,8	1,2	0,9
Ferðir á hvern aksturstíma	31	70	38	41	30	43
Nettókostnaður fyrir hverja ferð	297,9	136,3	360,0	230,0	311,0	227,9
Nettókostnaður fyrir hvern aksturstíma	9.266	9.010	13.717	9.479	9.457	9.777
Fargjaldtekjur í prósentum	25%	51%	32%	43%	34%	36%

Heimild:

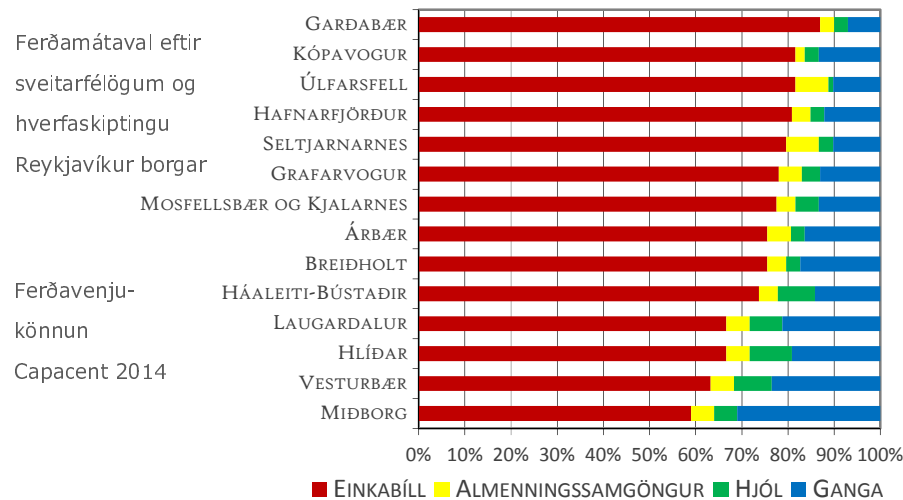
Framvindumat 10 ára

tilraunaverkefni SSH og ríkisins

(staðfært út 6 byers nogletal).

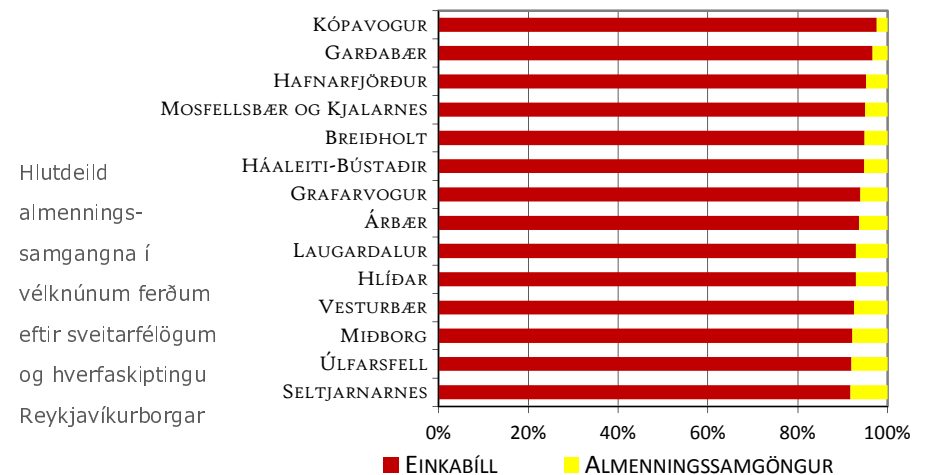
Samanburður sveitarfélaga/hverfa

Samkvæmt ferðavenjukönnun haustið 2014 voru almennings-samgöngur notaðar í um 4,1% allra ferða sex ára og eldri íbúa á höfuðborgarsvæðinu en 4,8% ef litið er á Reykjavík eina og sér. Hlutfallið fyrir höfuðborgarsvæðið var nánast óbreytt frá sambærilegri könnun sem framkvæmd var árið 2002. Hlutfall þeirra sem ferðast með almennings-samgöngum er breytilegt milli sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu og milli hverfa Reykjavíkur.¹



Samkvæmt fyrrnefndri ferðavenjukönnun er hlutur almennings-samgangna um 5,2% af ferðum sem farnar eru á vélknúnum ökutækjum á höfuðborgarsvæðinu en 6,4% ef litið er á Reykjavík eina og sér.

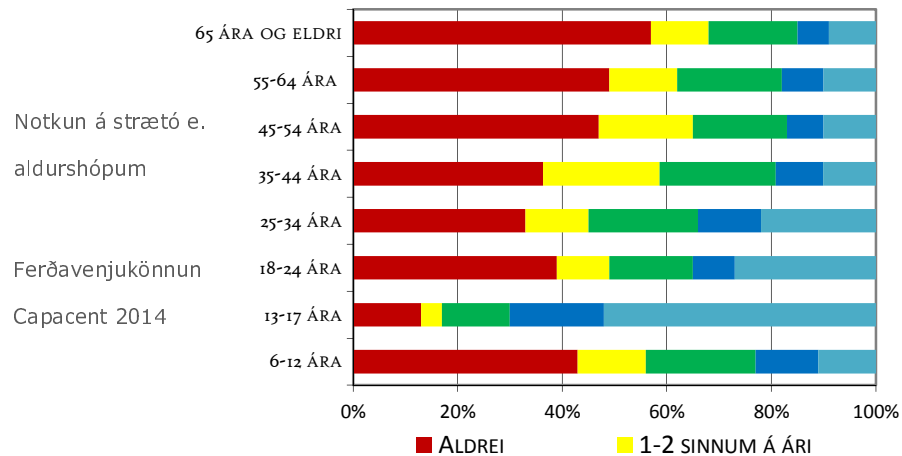
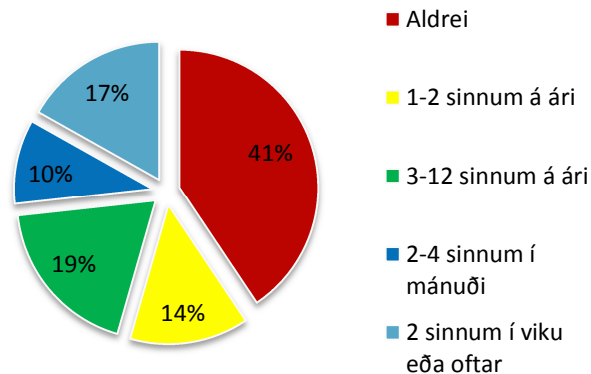
Þessi hlutdeild er mjög lág samanborið við aðrar norrænar borgir. Tækifæri til úrbóta eru því mikil.



¹ Fjöldi svarenda í könnun Capacent var 5.430. Við samanburð á hverfum er mikilvægt að hafa í huga að fá svör eru á bak við tölfraði smærri hverfa og því ekki víst að þau gefi rétta mynd.

Í ferðavenjukönnun Capacent 2014 er spurt „Hversu oft tekur þú/barnið þitt að jafnaði strætó?“ Hér að neðan sést svarhlutfallið í heild og eftir aldurshópum.

Svarhlutfall heildar um notkun á strætó



Samanburður á stofnkostnaði

Í Svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins 2001-2024 eru settar fram áætlanir um fjárfestingar í svæðisvegum/stofnbrautum fyrir um 150 milljarða kr. Auk þess var unnin áætlun um kostnað við fjárfestingar í innri götum og ræsum sem nam um 112 milljörðum króna. Alls var því gert ráð fyrir framkvæmdum við gatnakerfi svæðisins upp á rúmlega 260 milljarða króna á tímabilinu (verðlag 2013).

Í dag er áætlað að einföld útfærsla af Sundabraut upp á Kjalarnes kosti tæplega 30 milljarða kr. en dýrari útfærsla hennar um 50 milljarða kr. Á verðlagi 2013 má ætla að framkvæmdir við gatnamótin Miklabraut-Kringlumýrarbraut ásamt tilheyrandi stokki kosti um 12 milljarða kr. og Öskjuhlíðargöng og Kópavogsgöng um 23 milljarða kr.

Til samanburðar hefur verið áætlað að 15-20 km hágæðakerfi almenningssamgangna kosti 30-65 milljarða kr. Neðri mörkin eiga við hraðvagnakerfi (e. Bus Rapid Transit) í hæsta gæðaflokki og þau efri við léttlest.

Mannvit, 2014. Höfuðborgarsvæðið 2040 - Mat á samgöngusviðsmyndum.

Morgunumferðin án strætó

Sá áfangi náðist 2012 hjá Strætó að ferja **yfir 10 milljón** farþega á árinu. Farþegatalning í október sýndi að farþegafjöldinn fór í fyrsta sinn **yfir 1 milljón** farþega á mánuði, sem er um **12% aukning** frá 2011. Á virkum degi í október flutti leið 1 um **5.500** farþega, leið 6 um **4.300** farþega og leið 3 um **3.000** farþega en þetta eru þær þrjár leiðir sem flytja flesta farþega.

45% íbúa á höfuðborgarsvæðinu nota þjónustu Strætó á ári hverju og í hverjum mánuði nota **20%** íbúa á höfuðborgarsvæðinu Strætó skv. könnun Capacent fyrir Strætó.

Án almenningssamgangna væri morgunumferð á leið vestur Miklubraut við Lönguhlíð um **700 til 800** einkabílum á klukkustund meiri en í dag. Það væri **yfir 30% aukning** og umferðartafir myndu margfaldast.

Án almenningssamgangna væri morgunumferð á leið vestur Miklubraut við Grensásveg um **900** einkabílum á klukkustund meiri en í dag. Það væri **yfir 20% aukning** og umferðartafir myndu margfaldast.

Bílastæði fyrir **800** einkabíla taka jafn mikið pláss og **þrír fótboltavellir** og kosta um **hálfan milljarð króna** í uppbyggingu. Ef byggja á bílastæðahús þá tekur það minna pláss en kostnaður verður a.m.k. **sexfalt hærri**.



Umferðaröryggi

Í nýlegri rannsóknarskýrslu sem unnin var fyrir Vegagerðina kemur fram að þegar rýnt var í tölfræði umferðarslysa frá Danmörku, Svíþjóð, Bretlandi og Ástralíu mátti sjá að fæst dauðsföll og alvarleg slys verða á farþegum hópþífreidda samanborið við aðra ferðamáta. Rannsókn sem vísað er í sýndi að hlutfall látinna og alvarlegra slasaðra var 7-9 sinnum hærra fyrir farþega fólksþífreidda heldur en fyrir farþega hópþífreidda. Að ferðast með rútu eða almenningssvagni er því öruggur ferðamáti samanborið við fólksþífreidd.

Tölfræði frá Bretlandi sýnir að á hvern milljarð ekinna kílómetra látast 3 í slysum í einkabílum en 0,1 í strætisvögnum og rútum.

Viðhorf

Í samgönguáætlun 2011-2022 kemur fram að í könnun á ferðavenjum sumarið 2010 sögðust um 32% svarenda nota einkabílinn minna en tveimur árum áður. Í könnuninni kom líka fram að mikill viðsnúningur hefur orðið í viðhorfum til æskilegra framkvæmda á höfuðborgarsvæðinu frá 2008 að telja. Nú vilja flestir auka almenningssamgöngur, minnka umferð einkabíla og bæta göngu- og hjóleiðastíga. Áður vildu flestir flýta Sundabraut og efla stofnbrautakerfið.

Könnun á húsnæðis-og búsetuóskum borgarbúa 2013 leiddi eftirfarandi í ljós um almenningssamgöngur og búsetu:

21% aðspurðra segja lélegar almenningssamgöngur vera helsta ókostinn í sínu hverfi.

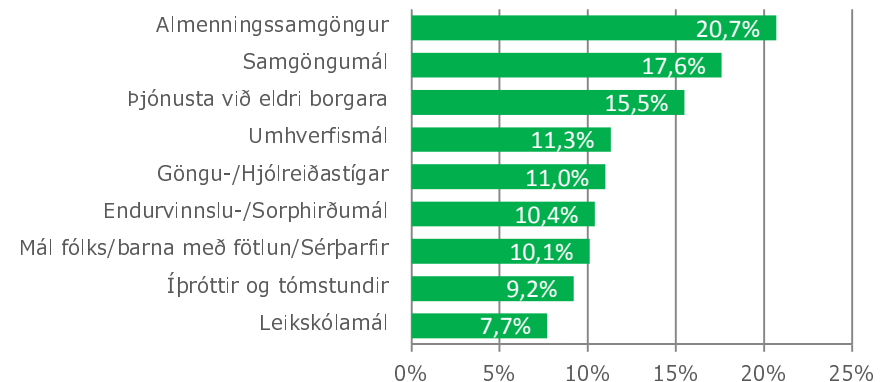
25% aðspurðra segja að bætt almenningsvagnþjónusta væru þær umbætur sem bæta hverfið sitt mest.

42% aðspurðra segja að sjálfbært hverfi merki að hafa góðar almenningssamgöngur.

Hlutfallslega vildu fleiri helst búa í vesturhluta borgarinnar, miðbæ og nærliggjandi hverfum, borið saman við núverandi búsetu. Svarendur leita eftir heldur minna húsnæði en þeir búa nú í. Um 14% eru leigjendur, aðallega yngra fólk. Um fjórðungur reiknar með að leita eftir einhverju formi af leiguhúsnæði og þrír fjórðu hlutar að kaupa

íbúð. Flesta dreymir um einbýlishús, en ef tekið er tillit til efnahags reiknar rúmlega helmingur svarenda með að flytja í íbúð í fjölbýlishúsi. Svarendur töldu að helst vantaði lægri fjölbýlishús í borginni. Þessar niðurstöður falla vel að áætlun borgaryfirvalda að auka þetta íbúabyggð með smærri íbúðum í vesturhluta borgarinnar. Ferðavenjukannanir sýna að þeir sem búa meira miðsvæðis eru líklegri til að nota aðra ferðamáta en einkabílinn. Þessar niðurstöður benda því til þess að markaður fyrir almenningssamgöngur fari stækkandi. Í þjónustukönnun Reykjavíkurborgar haustið 2012 voru almenningssamgöngur efstar á blaði þegar að spurt var hvaða þjónustu Reykjavík þyrfti helst að bæta.

Hvaða þjónustu telur þú að Reykjavík þurfi helst að bæta?



Samgöngumál og almenningssamgöngur voru líka ofarlega á blaði yfir þjónustu sem þyrfti að bæta í þjónustukönnun borgarinnar árið 2014.

Mismunandi lausnir og útfærslur – Hraðvagnar eða léttlestakerfi

Höfuðborgarsvæðið þarf afkastameiri almenningssamgöngur. Almenningsamgöngukerfið ætti að vera hagkvæmt, nútímalegt og traust. Það ætti að jafnframt að vera sveigjanlegt, laga sig að aðstæðum á hverjum tíma og vera opið fyrir tæknilausnum og mismunandi útfærslum. Sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu eru í nánu samstarfi um að byggja upp afkastameiri almenningssamgöngur á borð við hraðvagnakerfi eða léttlestarkerfi.

Hraðvagnakerfi



Mynd tekin af StreetsBlog <http://www.streetsblog.org/2006/10/24/dot-announces-five-bus-rapid-transit-corridors/>

Hraðvagnakerfi (Bus Rapid Transit) er nokkurskonar millistig milli hefðbundinna strætisvagnakerfa og lestarkerfa og hefur stundum verið lýst sem léttlest á gúmmíhjólum. Kerfi sem gjarnan eru með einkennandi strætisvögnum sem ná háum meðalhraða, afköstum og tíðni, sérreinum fyrir vagnana og vönduðum stoppistöðvum. Fjöldi rannsókna sýnir betri frammistöðu hraðvagnakerfa en léttlestarkerfa þrátt fyrir minni kostnað. Samanborið við hefðbundin strætisvagnakerfi þá sýna reynslutölur frá Bandaríkjunum að ferðatími er um 25-50% styttri. Rannsóknir benda til að hraðvagnakerfi geti laðað að sér svipaðan fjölda notenda og léttlestarkerfi, ef eiginleikar þjónustunnar eru sambærilegir. Hraðvagnakerfi er af mörgum talið eðlilegt og skynsamlegt millistig milli hefðbundins strætisvagnakerfis og léttlestarkerfis við uppbyggingu almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu til framtíðar. Hraðvagnakerfi er mun ódýrar lausn sem myndar ákveðinn grunn að léttlestarkerfi og hægt er að skipta út í áföngum fyrir léttlestarkerfi þegar farþegafjöldi og aðstæður krefjast þess í framtíðinni. Fjárfesting í hraðvagnakerfi getur auðveldlega nýst áfram þegar kemur að uppbyggingu léttlestarkerfis. Hraðvagnar ganga enn flestir fyrir jarðefnaeldsneytum en ör þróun er að eiga sér stað í rafmagnsvæðingu. Rekstrarkostnaður myndi lækka töluvert ef hraðvagnakerfið gengi fyrir rafmagni.

Möguleg uppbygging léttlestarkerfis (Light Rail) á höfuðborgarsvæðinu hefur mikið verið í umræðunni undanfarin ár. Niðurstöður rannsókna sem hafa verið gerðar á hagkvæmni léttlestarkerfis á höfuðborgarsvæðinu sýna að uppbygging og rekstur slíks kerfis eru fyrir hendi. Þótt stofn- og rekstrarkostnaður sé hár eru margar borgir sem hafa hoppað yfir hraðvagnakerfið og farið beint í léttlestarkerfi. Skilvirkt léttlestarkerfi á helstu stofnleiðum innan höfuðborgarsvæðisins er því vel mögulegt. Reynslan erlendis hefur sýnt að mun fleiri nota lestir en strætisvagna og þannig væri hugsanlega hægt að ná til mun stærri markhóps en með hraðvagnakerfi. Nútímalegt útlit, þægindi og hraði léttlesta hefur gert það að verkum að þær eru orðnar eftirsóknarverður kostur fyrir borgir sem vilja markaðssetja sig sem framsæknar og grænar nútímaborgir. Léttlestir ganga fyrir rafmagni sem myndi lækka rekstarkostnað eldsneytis stórlega.

Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu munu bera saman kosti og galla ofangreindra kerfa.

Léttlestarkerfi



Mynd tekin af Digital Journal <http://digitaljournal.com/article/282446>

Eiginleikar almenningssamgangna

	Hefðbundið strætókerfi	Grunnforgangur	Hraðvagnakerfi - LITE	Hraðvagnakerfi	Hraðvagnakerfi - FULL
Akstur:	Í blandaðri umferð	Aðskilinn að hluta	Einhver forgangur, styttri ferðatími.	Aðskildar sérreinar	Net aðskilda akstursleiða, tíð og hröð þjónusta
Fargjöld:	Greiðsla um borð	Greiðsla um borð	Greiðsla um borð	Vanalega greiðsla utan vagns	Greiðsla utan vagns
Stoppistöðvar:	Skilti eða einföld skýli	Einföld skýli	Betri skýli	Betri skýli	Lokaðar, hágæða stöðvar
Vagnar:	Hefðbundnir	Hefðbundnir	Vistvæn tækni	Vistvæn tækni	Nútímaleg, vistvæn ökutæki
Annað:	Þjónusta Strætó bs. í dag	Þjónusta Strætó bs. í dag	Markaðslegt auðkenni	Markaðslegt auðkenni	Markaðslegt auðkenni

Mannvit 2012,
Almenningssamgöngur
- hraðvagnakerfi

Ferjur

Íhuga mætti innleiðingu almenningssamgangna á sjó í kringum höfuðborgarsvæðið. Slíkt tíðkast víða í borgum erlendis sem staðsettar eru við haf eða vötn. Almenningssamgöngur á sjó geta verið skemmtileg leið til þess að ýta undir fjölbreytt úrval samgöngu—máta í borgum án þess að þurfa að leggja í fjármagns—freka mannvirkjagerð. Koma mætti upp ferjusamgöngum frá gömlu höfninni til Gufuness og/eða Elliðaársvogs í norður og Hafnarfjarðarhafnar í suður.

Orkugjafar og útblástur

Við bruna jarðefnaeldsneytis myndast gróðurhúsalofttegundir.

Samgöngur eru ein af aðaluppsprettum losunar gróðurhúsalofttegunda í Reykjavík. Áætluð losun gróðurhúsalofttegunda frá bílaumferð í Reykjavík árið 2011 var um 232 þús. tonn CO₂e, um 70% af áætlaðri heildarlosun gróðurhúsalofttegunda innan borgarmarkanna.

Losun gróðurhúsalofttegunda frá strætisvögnum rekstrarsviðs Strætó bs. árið 2014 var um það bil 5,9 þús. tonn CO₂. Við árslok 2014 taldi vagnafloki rekstrarsviðsins alls 80 vagna. Þar af eru tveir metangasknúnir en aðrir vagnar eru knúnir díselolíu. Endurnýjun vagnaflotans hófst á árinu 2013 en þá voru keyptir 12 nýir vagnar. Stefnt er að því að halda endurnýjuninni áfram jafnt og þétt á næstu árum og ná smám saman hagkvæmara hlutfalli Euro staðals. Flestir vagnanna uppfylla Euro staðla II og III, og nýjustu vagnarnir uppfylla kröfur Euro staðals V frá 2008 um losun gróðurhúsalofttegunda (Strætó bs. Ársskýrsla umhverfis- og öryggismála, 2014). Allir vagnar nota nú vetnismeðhöndlaða lífræna olíu (VLO), sem er hreinni og umhverfisvænni díselolíu en þekkst hefur. Notkun VLO í stað hefðbundinnar díselolíu dregur úr losun gróðurhúsalofttegunda um 5% (Strætó bs. Ársskýrsla umhverfis- og öryggismála, 2012).

Í Aðgerðaáætlun um aukinn hlut rafvæddra samgangna í Reykjavík sem samþykkt var árið 2013 er sett fram það markmið að „Reykjavíkurborg komi að tilraunaverkefni með rafknúna almenningsvagna í samvinnu við framleiðendur og háskólasamfélagið.“

Þráðlaus rafmagnshleðsla og hraðhleðsla

Í S-Kóreu eru í notkun nýstárlegir almenningsvagnar sem að ganga fyrir rafmagni. Vagnarnir eru hlaðnir á ferð þráðlaust með köplum sem að liggja ofan í malbiki á 25 km langri leiðinni .

Í Genf er í notkun rafknúinn almenningsvagn sem tekur um 15 sek. að hlaða á þriðju til fjórðu hverri stoppistöð og 3-4 mínútur að hlaða á milli ferða á endastöð.

ERINDISBRÉF

Stýrihópur um innleiðingu stefnumörkunar í almenningssamgöngum í Reykjavík

Ábyrgðarmaður:

Borgarstjórinn í Reykjavík.

Inngangur:

Borgarstjórn samþykkti á fundi sínum 19. mars 2013 að setja Reykjavíkurborg almenningssamgöngustefnu til næstu ára eða áratuga. Borgarráð skipaði hóp fimm kjörinna fulltrúa um verkefnið og voru tillögur hans um stefnumörkun í almenningssamgöngum í Reykjavík - Samferða Reykjavík samþykktar á fundi borgarráðs [dags.].

Hlutverk stýrihóps:

Hlutverk stýrihópsins er að fylgja eftir stefnunni Samferða Reykjavík og gera tillögur til að ná fram markmiðum Reykjavíkurborgar og Strætó bs. um fjölgun farþega. Helstu verkefni hópsins samanstanda af tilgreindum verkefnum og stefnumiðum í Samferða Reykjavík og vinna aðgerðaráætlun og forgangsörðun aðgerða til að markmið um aukinn farþegafjölda með strætó náist, þ.m.t.:

1. Gæði stoppistöðva innan Reykjavíkur, sbr. kafla 2
2. Áætlun og útfærslu forgangsakreina innan Reykjavíkur, sbr. Gæði aksturleiða, sbr. kafla 3
3. Áætlun um einstök atriði sem snúa að Reykjavík í kafla 6, markaðssetning

Gert verði ráð fyrir að unnið verði að markmiðum sem lúti að leiðarkerfi (kafla 1), gæði vagna (kafla 4) og stefnumörkun um fargjöld (kafla 5) innan Strætó bs. og að úttekt á innleiðingu hágæða almenningssamgöngukerfis, sbr. 1.5 innan stjórnar SSH.

Stýrihópurinn skipa:

Þrír fulltrúar skipaðir af borgarráði.

Starfsmaður:

Starfsmaður, umhverfis- og skipulagssviði.

Til ráðgjafar og samstarfs:

Stýrihópurinn leiti ráðgjafar innan og utan borgarkerfis hjá aðilum með sérþekkingu á viðfangsefninu.

Starfstímabil:

Stýrihópurinn skili ábyrgðarmanni niðurstöðum fyrir 1. nóvember 2015.

Reykjavík, [Dags.]

Dagur B. Eggertsson

Hjálaga:

Samferða Reykjavík - Stefnumörkun í almenningssamgöngum í Reykjavík.

**EFLING ALMENNINGSSAMGANGNA Á HÖFUÐBORGARSVÆÐINU OG ÁHRIFASVÆÐI ÞESS
– FRAMVINDUMAT 10 ÁRA TILRAUNAVERKEFNIS SVEITARFÉLAGA OG RÍKIS**

Í tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun 2011-2022 er sett fram áhersla um tíu ára tilraunaverkefni um eflingu almenningssamgangna en þar segir m.a.: „*Meginmarkmiðið verður a.m.k. að tvöfalda hlutdeild almenningssamgangna í öllum ferðum sem farnar eru á höfuðborgarsvæðinu. Árangur af þessu tilraunaverkefni verður metinn í framvindumati á tveggja ára fresti og framlög verða þá endurskoðuð.*“

Til stendur að framvinda tilraunaverkefnisins verði metin á kerfisbundinn hátt á tveggja ára fresti. Gert er ráð fyrir að fyrsta formlega matið fari fram fyrir 1. apríl árið **2014** og liggi fyrir við gerð fjárhagsáætlana sveitarfélaga og fjárlaga fyrir árið 2015. Miða á við grunnárið 2011 (eða nýjustu gögn ef eldri en 2011) og sýna þróun tilgreindra þátta með skýrum hætti. Hér er settur fram rammi fyrir framvindumat ásamt stöðu flestra mælikvarða við upphaf verkefnisins. Eðlilega þarf að þróa og bæta framvindumatið eftir því sem tíminn líður og betri gögn liggja fyrir en miða á við að það innihaldi að lágmarki eftirfarandi mælikvarða:

	Mælikvarði	Markmið
1	Hlutdeild almenningssamgangna í öllum ferðum og í ferðum til/frá vinnu og skóla innan höfuðborgarsvæðisins (innan SSH).	A.m.k. að tvöfalda hlutdeild almenningssamgangna í öllum ferðum og í ferðum til/frá vinnu og skóla sem farnar eru á höfuðborgarsvæðinu fyrir árið 2022.
2	Fjöldi farþega á helstu leiðum innan höfuðborgarsvæðisins og á leiðum milli þess og Reykjanesbæjar, Selfoss og Akraness. Fjöldi fastanotenda (korthafa) í kerfinu.	Fjölgun farþega á stofnleiðum kerfisins og fjölgun þeirra sem eru fastanotendur (eiga tímabilakort) sem hlutfall af íbúafjölda svæðisins.
3	Rekstrarkostnaður almenningssamgangna	Lækkun nettókostnaðar fyrir hverja ferð í akstri Strætó bs. Hækkun á meðalhluftalli fargjalda í rekstrarkostnaði árið 2022 í 40% í samræmi við eigendastefnu Strætó bs. og þetta hlutfall í erlendum samanburðarborgum.
4	Ferðatími með almenningssamgöngum og einkabílum	Draga úr mismun í ferðatíma almenningssamgangna og einkabíla með auknum forgangi almenningssamgangna í umferðinni t.d. með uppbyggingu sérreina, forgangi á umferðarljósum og öðrum aðgerðum.
5	Viðhorf til almenningssamgangna	Íbúar höfuðborgarsvæðisins og áhrifasvæðis þess hafi jákvætt viðhorf og væntingar til almenningssamgangna. Þeim fjölgi sem líta á almenningssamgöngur sem raunverulegan valkost í ferðum til/frá vinnu og skóla.
6	Ekin vegalengd einkabíla á höfuðborgarsvæðinu og áhrifasvæði þess	Ferðapörf fólks verði í auknum mæli uppfyllt með hagkvæmari og vistvænni ferðamátum en einkabíl. Þeim fjölgi sem nýta sér almenningssamgöngur, ferðast með öðrum í bíl, gangandi eða hjólandi. Þar með dragi úr vexti einkabílaumferðar.
7	Kostnaður heimila við ferðir og flutninga og fjöldi einkabíla á hvert heimili	Draga úr kostnaði heimila við ferðir og flutninga.
8	Losun gróðurhúsalofttegunda frá landsamgöngum	Draga úr losun gróðurhúsalofttegunda í samræmi við markmið aðgerðaáætlunar ríkisins í loftslagsmálum og loftslags- og loftgæðastefnu Reykjavíkurborgar.
9	Þjóðhagsleg hagkvæmni	Draga úr samfélagslegum kostnaði við samgöngur á svæðinu m.a. með minnkun kostnaðar við innflutning á farartækum og eldsneyti og fækkun slysa (lækkun slysakostnaðar).

MÆLIAÐFERÐIR OG UPPHAFSSTAÐA

1. Hlutdeild almenningssamgangna í ferðum innan höfuðborgarsvæðisins (innan SSH)

Markmið til 2022:

- A.m.k. að tvöfalda hlutdeild almenningssamgangna í öllum ferðum og í ferðum til/frá vinnu og skóla sem farnar eru á höfuðborgarsvæðinu.

Mæliaðferð(ir):

- Ferðavenjukönnun sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu og Vegagerðarinnar (ítarleg dagbókarkönnun 2002, 2011). Tryggja þarf aukna tíðni sambærilegra kannana, að ekki líði nema 2-4 ár á milli ítarlegra dagbókarkannana (hugsanlega með smærra úrtaki en 2011) til að vakta árangur tilraunaverkefnisins á fullnægjandi hátt.
- Ferðavenjukönnun Reykjavíkurborgar (spurningakönnun um ferðir borgarbúa sem gerð er á hverju hausti).
- Notkunarkönnun Strætó bs. sem framkvæmd er af Gallup tvisvar á ári.
- Farþegatalningar Strætó bs.

Upphafsstaða:

- Samkvæmt ferðavenjukönnun Gallup október-desember 2011 voru um **4%** allra ferða á höfuðborgarsvæðinu farnar með strætisvögnum. Hlutfallið var það sama í sambærilegri könnun í febrúar 2002. Samkvæmt könnun Land-ráðs á ferðamátavali sumarið 2010 var þetta hlutfall fyrir höfuðborgarsvæðið í heild **4%** en hafði verið **5%** í sambærilegri könnun veturinn 2008.
- Samkvæmt könnun Gallup frá 2002 fóru rétt tæp **3%** íbúa á höfuðborgarsvæðinu með almenningssamgöngum til vinnu, **6%** háskólanema og **21%** framhaldsskólanemenda fóru með almenningssamgöngum í skóla. Samkvæmt könnun Umhverfis- og samgöngusviðs Reykjavíkur í nóvember 2009 á ferðavenjum íbúa í Reykjavík fóru **5,3%** íbúanna að jafnaði til vinnu eða skóla á morgnana með strætó.
- Vinna þarf dýpri greiningu á gögnum ferðavenjukönnunar 2011 t.d. til að fá út hlutfall þeirra sem fóru með almenningssamgöngum til/frá vinnu og skóla.**
- Eftirfarandi tafla sýnir heildarfjölda farþega sem Strætó bs. flutti á höfuðborgarsvæðinu á ári, íbúafjölda svæðisins og stuðullinn *heildarfjöldi farþega/íbúafjölda höfuðborgarsv.*

	Höfuðborgarsvæðið		
Ár	Farþegar	Íbúar	Stuðull
2002	8.644.329	178.161	48,52
2003	8.346.526	179.846	46,41
2004	7.897.736	181.777	43,45
2005	7.451.505	184.101	40,48
2006	7.744.152	187.263	41,35
2007	7.696.304	191.737	40,14
2008	7.665.580	197.754	38,76
2009	7.518.506	201.055	37,40
2010	8.061.645	200.710	40,17
2011	9.012.872	202.131	44,59

2. Fjöldi farþega á helstu leiðum innan höfuðborgarsvæðisins og á leiðum milli þess og Reykjanesbæjar, Selfoss og Akraness. Fjöldi fastanotenda (korthafa) í kerfinu.

Markmið:

- Fjölgun farþega og fjölgun þeirra sem eru fastanotendur (eiga tímabilakort) sem hlutfall af íbúafjölda svæðisins.

Mæliaðferð(ir):

- Árleg farþegatalning Strætó bs. bókhald Strætó bs. og annarra rekstraraðila ef með þarf.

Upphafsstæða:

- Heildarfjöldi farþega á mánuði á hverri leið í kerfi Strætó bs. haustið 2011 er sýndur í töflu hér að neðan ásamt farþegafjölda á leiðinni Reykjavík-Reykjanesbær (REX) í október 2011.

	Heildarfjöldi
Leið 1	131.334
Leið 2	34.190
Leið 3	77.883
Leið 4	55.043
Leið 5	20.953
Leið 6	103.470
Leið 11	60.488
Leið 12	78.392
Leið 13	34.161
Leið 14	57.678
Leið 15	63.892
Leið 16	3.784
Leið 17	17.332
Leið 18	20.356
Leið 19	44.185
Leið 21	2.157
Leið 22	3.143
Leið 23	3.568
Leið 24	38.726
Leið 26	2.392
Leið 28	31.040
Leið 33 og 34	10.795
Leið 35	10.275
Leið 51	8.319
Leið 57	6.270
REX	4.229
	924.049

- Í sept 2011 voru seld 1.759 græn kort, sem þá gilda næsta mánuð. Rauð kort seld í júlí, ágúst og sept. 2011 eru 2.399, sem þá eru gild í okt. 2011 og á tímabilinu jan.-sept. 2011 eru seld 885 blá kort, sem þá eru gild í okt. 2011. Samtals eru þetta **5.043** tímabilskort sem jafngildir því að **2,49%** íbúa á höfuðborgarsvæðinu eigi tímabilskort.

3. Rekstrarkostnaður almenningssamgangna

Markmið til 2022:

- Lækkun nettókostnaðar fyrir hverja ferð í akstri Strætó bs.
- Hækkun á meðalhlotfalli fargjalda í rekstrarkostnaði árið 2022 í 40% í samræmi við eigendastefnu Strætó bs. og þetta hlutfall í erlendum samanburðarborgum.

Mæliaðferð(ir):

- Bókhald Strætó bs.

Upphafsstæða:

- Í töflu hér að neðan eru settar fram tölur um nettókostnað vegna strætisvagnareksturs per íbúa, gjaldskrá í strætisvagna og fleiri hagtölur frá Strætó bs. í samanburði við sömu tölur í borgum í Danmörku.

Tafla 1, Íbúafjöldi, stærð og íbúafjöldi á km ²							
Column1	Höfuðborgarsvæði	Árósar	Óðinsvæar	Álaborg	Esbjerg	Randers	Kaupmannahöfn
Íbúafjöldi 1. jan. 2011	202.131	310.956	190.245	199.188	115.184	95.318	539.542
Stærð í km ²	775	469	304	1144	753	746	88
Íbúar á km ²	261	663	626	174	153	128	6.131
Tafla 2, Nettókostnaður vegna strætisvagnareksturs 2011							
Column1	Höfuðborgarsvæði	Árósar	Óðinsvæar	Álaborg	Esbjerg	Randers	Kaupmannahöfn
Kr. á hvern íbúa	13.069	16.444	15.506	17.040	11.630	9.116	15.634
Tafla 3, Gjaldskrá í strætisvagna 1. febrúar 2011							
Column1	Höfuðborgarsvæði	Árósar	Óðinsvæar	Álaborg	Esbjerg	Randers	Kaupmannahöfn
30 daga fullorðinskort	6.400	7.349	7.540	7.199	6.710	7.349	6.816
Verð á miða í farmiðaspjaldi	273	256	341	251	224	256	298
Staðgreiðslufargjald, fullorðinn	350	426	447	383	405	426	511
Tafla 4, Strætisvagnar - ýmsar hagðölur 2011							
Column1	Höfuðborgarsvæði	Árósar	Óðinsvæar	Álaborg	Esbjerg	Randers	Kaupmannahöfn
Aksturstímar á íbúa	1,4	1,8	1,1	1,8	1,2	0,9	2,5
Ferðir á hvern aksturstíma	31	70	38	41	30	43	75
Nettókostnaður fyrir hverja ferð	297,9	136,3	360,0	230,0	311,0	227,9	80,9
Nettókostnaður fyrir hvern aksturstíma	9.266	9.010	13.717	9.479	9.457	9.777	6.134
Fargjaldtekjur í prósentum	24,8%	51,0%	32,4%	42,6%	33,5%	36,3%	56,2%
Athugasemdir							
Aksturstími er skilgreindur sem einn tími í akstri með farþega							
Ferðir eru innstígg farþega							
Fargjaldtekjurnar eru skilgreindar í prósentum miðað við heildar rekstrargjöld							
Gengi DKK (1. feb. 2011)	21,3						

4. Ferðatími með almenningssamgöngum og einkabílum

Markmið til 2022:

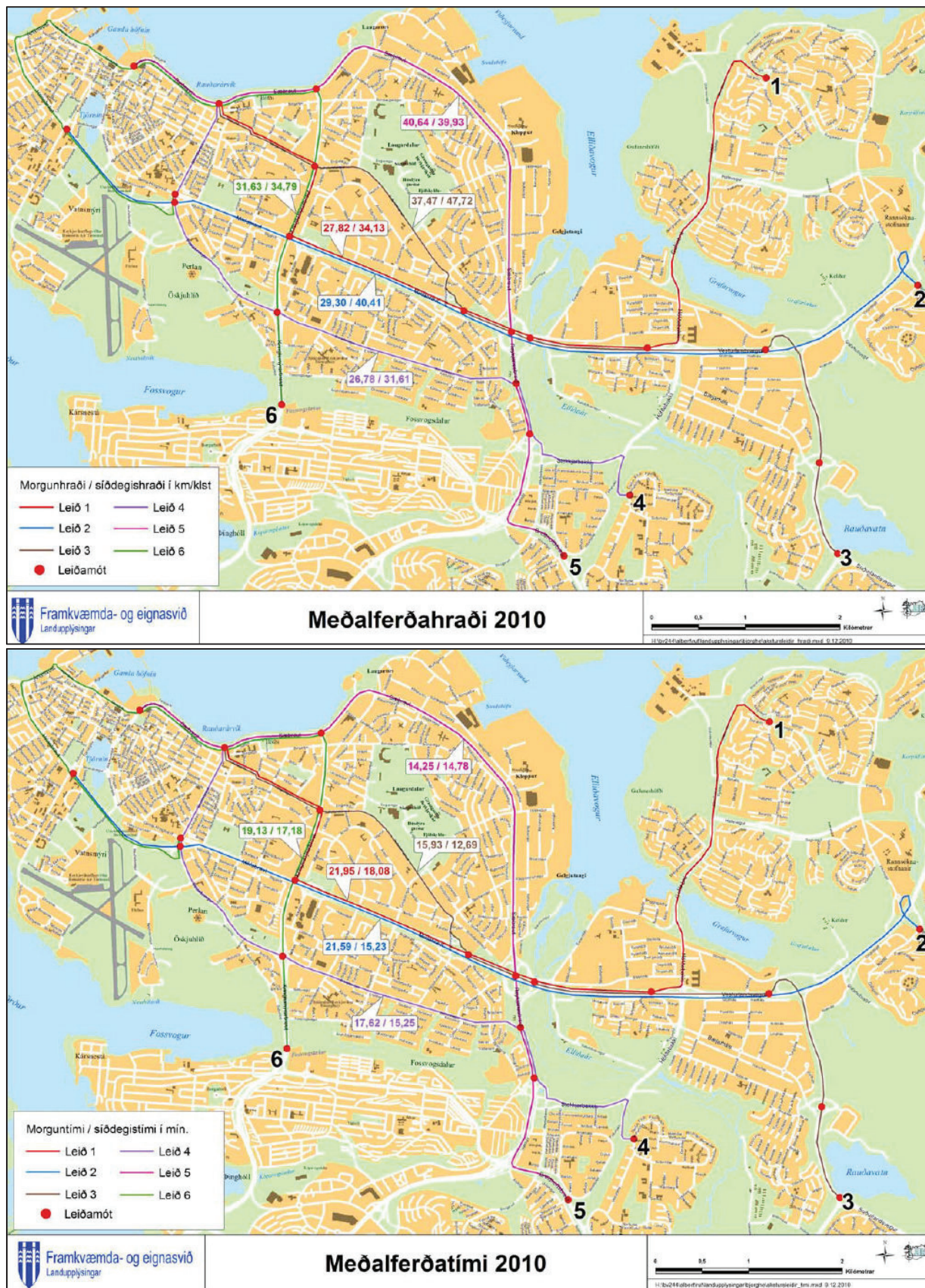
- Draga úr mismun í ferðatíma almenningssamgangna og einkabíla með auknum forgangi almenningssamgangna í umferðinni með uppbyggingu sérreina, forgangi á umferðarljósum og öðrum aðgerðum.

Mæliaðferð(ir):

- Ferðavenjukönnun sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu og Vegagerðarinnar (ítarleg dagbókarkönnun 2002, 2011)
- Meðalferðatími á annatíma í Reykjavík (ferðatímamælingar Reykjavíkurborgar framkvæmdar í október á tveggja ára fresti).
- Leiðakerfi Strætó bs. (þróun í ferðatíma milli meginbiðstöðva í kerfinu)

Staða grunnárið 2011:

- Strætó bs.: Meðalhraði fyrir allt leiðakerfið á höfuðborgarsvæðinu er **25,79 km/klst.**
- Skv. ferðavenjukönnun Gallup árið 2002 var ferðatími með Strætó bs. að meðaltali rúmar 23 mínútur frá upphafs- að áfangastað. Út frá vegalengd í sömu könnun og meðalhraðanum 22 km/klst., sem var viðmiðið þá, má áætla að ferðatími um borð í strætisvagni hafi að jafnaði verið um 12 mínútur. 11 mínútur til viðbótar voru þ.a.l. ferðatími að/frá biðstöð og biðtími á biðstöð. **Vinna þarf dýpri greiningu á gögnum ferðavenjukönnunar 2011 til að fá sömu tölur fyrir haustið 2011.**
- Í mælingu á meðalferðatíma einkabíla á annatíma á sex meginleiðum innan Reykjavíkur í fyrstu viku október 2010 fengust eftirfarandi niðurstöður:
 - Hraði á annatíma árdegis var á bilinu 27-41 km/klst., að meðaltali **31,65 km/klst.** Meðalferðatími var **18,41 mín.**
 - Hraði á annatíma síðdegis var á bilinu 31-48 km/klst. að meðaltali **37,64 km/klst.** Meðalferðatími var **15,54 mín.**
 - Mikið dró úr hraða á annatíma árdegis frá fyrra ári en hann var 34,77 km/klst. skv. mælingu í október 2009.
- Niðurstöður fyrir hverja leið fyrir sig má sjá á myndum hér að neðan. Mælt var þrjá daga í röð en þetta var í fimmta skipti sem mælingin var framkvæmd. Næsta mæling er fyrirhuguð í október 2012.



5. Viðhorf til almenningssamgangna

Markmið:

- Íbúar höfuðborgarsvæðisins og áhrifasvæðis þess hafi jákvætt viðhorf og væntingar til almenningssamgangna. Þeim fjölgi sem líta á almenningssamgöngur sem raunverulegan valkost í ferðum til/frá vinnu og skóla.

Mæliaðferð(ir):

- Þjónustukönnun Strætó bs. og ímyndarmæling Strætó bs. (Spurningum um viðhorf og væntingar verði bætt við bæði þjónustukönnun og ímyndarmælingu Strætó bs. til að meta þróun í viðhorfi til almenningssamgangna sem valkosti í verðum til/frá vinnu og skóla.)
- Ferðavenjukönnun á landsvísi (regluleg könnun á ferðavenjum um land allt sem fjámögnuð hefur verið af Isavia og Vegagerðinni þar sem m.a. er spurt um viðhorf til brýnustu framkvæmda á höfuðborgarsvæðinu)

Upphafsstaða:

- Í könnun Capacent Gallup f. Strætó bs. um mánaðarmótin nóv. des. 2011 kom fram að **8,8%** aðspurðra nota strætisvagna reglulega. Fækkað hefur í hópi þeirra sem aldrei notar strætó frá könnun í febrúar 2010 úr 61,6% niður í **54,2%**.
- Skv. þjónustukönnun Strætó bs. 2011 voru 84,4% strætisvagnafarþega annað hvort ánægðir eða mjög ánægðir með strætisvagnaferðina. Ef skoðaðir eru nokkrir þeirra einstöku þátta sem mældir voru má nefna að um 71% farþega voru ánægðir eða mjög ánægðir með aksturslagið, en nokkuð fleiri, eða um 78%, voru ánægðir eða mjög ánægðir með viðmót vagnstjóranna. Þá voru um 71% strætisvagnafarþega ánægðir eða mjög ánægðir með stundvísi vagnanna.

6. Ekin vegalengd einkabíla á höfuðborgarsvæðinu og áhrifasvæði þess

Markmið:

- Ferðaþörf fólks verði í auknum mæli uppfyllt með hagkvæmari og vistvænni ferðamátum en einkabíl. Þeim fjölgi sem nýta sér almenningssamgöngur, ferðast með öðrum í bíl, gangandi eða hjólandi. Þar með dragi úr vexti einkabílaumferðar.

Mæliaðferð(ir):

- Umferðartalningar Vegagerðarinnar á stofnbrautum og meginleiðum út frá höfuðborgarsvæðinu.
- Umferðartalningar Reykjavíkurborgar (sniðtalningar og gatnamótatalningar).

Upphafsstaða:

- Hér að neðan eru teknar saman upplýsingar úr teljurum Vegagerðarinnar. Hægt er að nálgast mun meira af umferðargögnum úr öðrum teljurum og stýritölvu umferðarljósa á höfuðborgarsvæðinu ef vilji er fyrir hendi. Ef hröð fjölgun erlendra ferðamanna heldur áfram þarf mögulega að taka tillit til þess við mat á þróun umferðar þegar um er að ræða meðalumferð allt árið.

- Meðalumferð á sólarhring í **október 2011** (og október 2007 til viðmiðunar) skv. nokkrum lykilteljurum Vegagerðarinnar var eftirfarandi:

Talningarstaður (vegnr.)	Ökutæki/dag október 2007	Ökutæki/dag október 2011
Hafnarfjarðarvegur sunnan Kópavogslækjar(40-03)	45.561	39.005
Reykjanesbraut v. Dalveg í Kópavogi (41-12)	47.695	43.630
Vesturlandsvegur móts við Skeljung, ofan Ártúnsbrekku (49-01)	48.533	44.120
Hringvegur á Hellisheiði (1-d8)	6.343	5.463
Hringvegur á Geithálsi (1-e2)	9.912	7.369
Hringvegur við Úlfarsfell (1-f3)	23.577	21.992

- Meðalumferð á dag yfir allt árið (**ÁDU**) **2010** og árið 2007 til viðmiðunar á þjóðvegum út frá höfuðborgarsvæðinu skv. teljurum Vegagerðarinnar var eftirfarandi:

Talningarstaður (vegnr.)	Meðalumferð (ÁDU) 2007	Meðalumferð (ÁDU) 2010
<i>Vesturlandsvegur:</i> Hringvegur milli Brautarholtsvegur og Hvalfjarðarvegur (1-f6)	6.160	5.988
<i>Suðurlandsvegur:</i> Hringvegur milli Þrengslavegar og sýslumarka (1-d9)	9.017	7.871
<i>Reykjanesbraut</i> milli brúar yfir Fjarðarbraut og brúar yfir Vatnsleysustrandarveg (41-15)	11.773	10.415

7. Kostnaður heimila við ferðir og flutninga og fjöldi einkabíla á hvert heimili

Markmið:

- Draga úr kostnaði heimila á höfuðborgarsvæðinu og áhrifasvæði þess við ferðir og flutninga.

Mæliaðferð(ir):

- Neyslukönnun Hagstofunnar og bifreiðaskráning Umferðarstofu. **Kanna þarf nánar hvort hröð fjölgun erlendra ferðamanna með tilheyrandi fjölgun bílaleigubíla hefur mikil áhrif á fjölda fólksbifreiða á skrá á höfuðborgarsvæðinu og leiðréttu tölur m.t.t. þess í framtíðinni.**

Upphafsstaða:

- Í lok árs 2011 voru 206.112 fólksbifreiðir á skrá hérlandis, þar af 124.204 skráðar í sveitarfélögum á höfuðborgarsvæðinu (Álftanes/Bessast.hreppur, Garðabær, Hafnarfjörður, Kjósarhreppur, Kópavogur, Mosfellsbær, Reykjavík, Seltjarnarnes). Það jafngildir um **645** fólksbifreiðum á hverja þúsund íbúa á landsvísi en **610** á höfuðborgarsvæðinu.
- Samkvæmt rannsókn Hagstofu Íslands voru útgjöld heimila á landinu vegna ferða og flutninga **15,8%** af heildarútgjöldum þeirra árin 2007-2009, **867 þús. kr. á ári** á verðlagi ársins 2009. Til ferða og flutninga teljast kaup á ökutækjum, rekstur og flutningar. Ferðir og flutningar voru annar stærsti útgjaldaliður heimilanna. Húsnæði, hiti og rafmagn voru stærsti útgjaldaliðurinn en útgjöld í mat og drykkjarvörur voru sá þriðji stærsti.

8. Losun gróðurhúsalofttegunda frá landsamgöngum

Markmið til 2022:

- Draga úr losun gróðurhúsalofttegunda í samræmi við markmið aðgerðaáætlunar ríkisins í loftslagsmálum og loftslags- og loftgæðastefnu Reykjavíkurborgar. Skv. aðgerðaáætlun ríkisins er stefnt að því að losun gróðurhúsalofttegunda vegna samgangna verði undir 750 Gg (750 þúsund tonnum) árið 2020, sem er **23%** samdráttur frá 2008. Í loftslags- og loftgæðastefnu Reykjavíkurborgar er stefnt að **35%** samdrætti í heildarlosun gróðurhúsalofttegunda innan borgarmarka Reykjavíkur til ársins 2020 m.v. árið 2007. Fram kemur að með skilvirkum aðgerðum sé hægt að draga úr losun frá umferð innan borgarmarka um allt að **36%** til 2020 m.v. árið 2007.

Mæliaðferð(ir):

- Kolefnisbókhald Umhverfisstofnunar, Reykjavíkurborgar og Strætó bs.

Upphafsstaða:

- Skv. aðgerðaáætlun ríkisins í loftslagsmálum var losun gróðurhúsalofttegunda frá samgöngum 621 Gg árið 1990 og **974 Gg** árið 2008 og jókst um 57% á því tímabili. Í spá Umhverfisstofnunar um þróun losunar til 2050 er reiknað með að losun frá samgöngum geti orðið á bilinu 847-940 Gg árið 2020 með óbreyttri þróun.
- Áætluð losun koldíoxíðs frá bílaumferð innan borgarmarka í Reykjavík var um 236 þús. tonn CO₂ ígildi árið 2007 ef bæði einkabílar og bílar fyrirtækja eru teknir með. Árið 2009 hafði losunin minnkað niður í **220 þús. tonn CO₂** ígildi. Ef aðeins er litið til einkabíla var áætluð losun 191 þús. tonn CO₂ ígildi árið 2007 og **178 þús. tonn CO₂** ígildi árið 2009.
- Skv. kolefnisbókhaldi Strætó bs. var losun kolefnis frá strætisvögnum árið 2011 eftirfarandi:

Disil vagnar losuðu samtals	4.824,10 Tonn
Gasvagnar losuðu samtals	163,92 Tonn
Samtals losun	4.988,02 Tonn

Aukin þjónusta Strætó bs. stuðlar að aukinni losun a.m.k. á meðan endurnýjun strætisvagnaflotans er ekki að fullu lokið. M.t.t. þess er mikilvægt að í framvindumati verði greint frá losun kolefnis per innstig og losun kolefnis per fjölda klukkustunda í þjónustu.

9. Þjóðhagsleg hagkvæmni

Markmið:

- Draga úr samfélagslegum kostnaði við samgöngur á höfuðborgarsvæðinu og áhrifasvæði þess, m.a. með minnkun kostnaðar við innflutning á farartækjum og eldsneyti og fækkun slysa (lækkun slysakostnaðar).

Mæliaðferð(ir):

- Árlegur kostnaður við innflutning einkabíla til notkunar á svæðinu og áætlaður kostnaður við þann lið án breyttra ferðavenja (ef stærð bílaflotans vex í taxti við íbúafjölgun eða með þeim hætti sem verið hefur). Metið út frá tölum US um nýskráningar bifreiða.
- Árlegur kostnaður við innflutning eldsneytis í samgöngur á svæðinu og áætlaður kostnaður við þann lið án eflingar almenningssamgangna. Metið út frá ekinni vegalengd einkabíla, meðaleyðslu þeirra skv. bifreiðaskrá og upplýsingum frá Orkustofnun t.d. úr eldsneytisspá.
- Áætlaður árlegur kostnaður vegna umferðarslysa á svæðinu og áætlaður kostnaður við þann lið án eflingar almenningssamgangna. Metið út frá þróun í ekinni vegalengd einkabíla.
- Slysatiðni í akstri Strætó bs.

Upphafsstæða:

- Í skýrslu Grænu orkunnar um orkuskipti í samgöngum kemur fram að **37,5%** innfluttrar olíu fer til samgangna á landi. Eldsneytisnotkun bíla hérlandis árið 2010 var um **250 þús. tonn** árið 2010 skv. Orkustofnun.
- Í gögnum Hagstofunnar um utanríkisverslun (verðmæti inn- og útflutnings) fyrir landið í heild sinni kemur eftirfarandi fram:

	Janúar-desember	
	2010 á verðlagi ársins	2011 á verðlagi ársins
Innflutt eldsneyti og smurolíur	57.723,7	76.236,0
Innfluttir fólksbilar (þó ekki almenningssvagnar)	7.852,5	12.989,0
Innflutt önnur flutningatæki, til einkanota	1.027,3	1.307,1

Fob verð í milljónum króna á gengi hvors árs. Miðað er við meðalgengi á vöruviðskiptavog. Á þann mælikvarða er meðalverð erlends gjaldeyris 0,3% lægra mánuðina janúar-desember 2011 en sömu mánuði fyrra árs. Í desember 2011 var meðalverð erlends gjaldeyris 4,9% hærri en í desember árið áður.

- **Vinna þarf nánari greiningu á heildarkostnaði við innflutning eldsneytis í einkasamgöngur á höfuðborgarsvæðinu og áhrifasvæði þess árið 2011 og beita sömu aðferðarfræði í framvindumati til að meta þjóðhagslegan ávinning af eflingu almenningssamgangna.**
- Umferðarslysakostnaður á höfuðborgarsvæðinu 2001-2007 var að meðaltali **7,9 mia. kr. á ári** m.v. forsendur Hagfræðistofnunar um kostnað á hvert slys og slysaskrá US á verðlagi haustið 2011.
- Árið 2011 urðu samtals **142** tjón í akstri þriggja aksturaðila Strætó bs.

ANNAD

Í framvindumati skal einnig greina frá því hvaða „markvissar stuðningsaðgerðir“ ríkis og sveitarfélaga hafa komið til framkvæmda og gera, eins og kostur er, grein fyrir árangri þeirra.



strætó.is

Mælikvarðar 2014

Einar Kristjánsson
Sviðsstjóri Skipulags- og þróunarsviðs

Hlutdeild almenningssamgangna í ferðum innan höfuðborgarsvæðisins (innan SSH)



strætó.is

📍 Markmið til 2022

- 📍 A.m.k. að tvöfalda hlutdeild almenningssamgangna í öllum ferðum og í ferðum til/frá vinnu og skóla sem farnar eru á höfuðborgarsvæðinu.
- 📍 *Mæliaðferð(ir)*
 - 📍 Ferðavenjukönnun sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu og Vegagerðarinnar (ítarleg dagbókarkönnun 2002, 2011). Tryggja þarf aukna tíðni sambærilegra kannana, að ekki líði nema 2-4 ár á milli ítarlegra dagbókarkannana (hugsanlega með smærra úrtaki en 2011) til að vakta árangur tilraunaverkefnisins á fullnægjandi hátt.
 - 📍 Ferðavenjukönnun Reykjavíkurborgar (spurningakönnun um ferðir borgarbúa sem gerð er á hverju hausti).
 - 📍 Notkunarkönnun Strætó bs. sem framkvæmd er af Gallup tvisvar á ári.
 - 📍 Farþegatalningar Strætó bs.

Hlutdeild almenningssamgangna í ferðum innan höfuðborgarsvæðisins (innan SSH)



strætó.is

📍 Mælingar Strætó bs.

📍 Eftirfarandi tafla sýnir heildarfjölda farþega sem Strætó bs. flutti á höfuðborgarsvæðinu á ári, íbúafjölda svæðisins og stuðulinn heildarfjöldi farþega/íbúafjölda höfuðborgarsv.

Höfuðborgarsvæðið				
Ár	Farþegar	Íbúar	Stuðull	Breyting
2002	8.644.329	178.161	48,52	
2003	8.346.526	179.846	46,41	-4,35%
2004	7.897.736	181.777	43,45	-6,38%
2005	7.451.505	184.101	40,48	-6,84%
2006	7.744.152	187.263	41,35	2,17%
2007	7.696.304	191.737	40,14	-2,94%
2008	7.665.580	197.754	38,76	-3,43%
2009	7.518.506	201.055	37,40	-3,53%
2010	8.061.645	200.710	40,17	7,41%
2011	9.012.872	202.131	44,59	11,01%
2012	9.594.895	203.374	47,18	5,81%
2013	9.808.103	205.470	47,73	1,18%

Fjöldi farþega á helstu leiðum innan höfuðborgarsvæðisins og á leiðum milli þess og Reykjanesbæjar, Selfoss og Akraness. Fjöldi fastanotenda (korthafa) í kerfinu



strætó.is

§ Markmið til 2022

- § Fjölgun farþega og fjölgun þeirra sem eru fastanotendur (eiga tímabilakort) sem hlutfall af íbúafjölda svæðisins.
- § Mæliaðferð(ir)
- § Árleg farþegatalning Strætó bs. bókhald Strætó bs. og **annarra** rekstraraðila ef með þarf.
- § Mælingar Strætó bs.
- § Nýjasti heildar fjöldi farþega á mánuði á hverri leið í kerfi Strætó bs. samanborið við farþegafjöldann haustið 2011 er sýndur í töflu hér að neðan.

Fjöldi farþega á helstu leiðum innan höfuðborgarsvæðisins og á leiðum milli þess og Reykjanesbæjar, Selfoss og Akraness. Fjöldi fastanotenda (korthafa) í kerfinu



strætó.is

Leið	Hautíð 2011	Hautíð 2012	Munur	Hautíð 2013	Munur
1	131.334	140.087	6,7%	144.772	3,3%
2	34.190	46.218	35,2%	47.430	2,6%
3	77.883	79.434	2,0%	82.621	4,0%
4	55.043	69.018	25,4%	74.280	7,6%
5	20.953	26.161	24,9%	22.543	-13,8%
6	103.470	109.400	5,7%	104.751	-4,2%
11	60.488	63.530	5,0%	61.839	-2,7%
12	78.392	84.421	7,7%	83.051	-1,6%
13	34.161	40.900	19,7%	43.250	5,7%
14	57.678	58.657	1,7%	62.162	6,0%
15	63.892	70.786	10,8%	73.532	3,9%
16	3.784	-		-	
17	17.332	21.546	24,3%	23.390	8,6%
18	20.356	30.426	49,5%	30.394	-0,1%
19	44.185	44.844	1,5%	43.479	-3,0%
21	2.157	3.646	69,0%	10.227	180,5%
22	3.143	2.300	-26,8%	1.265	-45,0%
23	3.568	3.514	-1,5%	4.605	31,1%
24	38.726	47.227	22,0%	48.958	3,7%
26	2.392	2.093	-12,5%	2.691	28,6%
28	31.040	38.395	23,7%	38.959	1,5%
31		3.738		1.855	-50,4%
33+34	10.795	6.245	-42,2%	4.040	-35,3%
35	10.275	10.450	1,7%	9.449	-9,6%
43+44		12.142		14.547	19,8%
51	8.319	16.755	101,4%	17.631	5,2%
57	6.270	9.996	59,4%	14.790	48,0%
Samtals	919.826	1.041.923	13,3%	1.066.512	2,4%

Fjöldi farþega á helstu leiðum innan höfuðborgarsvæðisins og á leiðum milli þess og Reykjanessbæjar, Selfoss og Akraness. Fjöldi fastanotenda (korthafa) í kerfinu



strætó.is

- Í töflu hér að neðan er samanburður vegna seldra tímabils korta fyrir 2011, 2012 og 2013. Einnig er nemakortum bætt við fyrir 2012 og 2013 auk samgöngukorta fyrir 2013 þannig að þá sést hvað heildarhlutfall er að meðöldum nema- og samgöngukortum.

	2011	2012	2013
Græna kortið - sept.	1.759	2.019	1.739
Rauða kortið - júl, ágú, sept.	2.399	2.235	1.973
Bláa kortið - jan.-sept.	885	892	825
Samtals	5.043	5.146	4.537
Íbúar	202.131	203.374	205.470
Hlutfall	2,49%	2,53%	2,21%
Nemakort		3.178	3.600
Hlutfall m/nemakortum		4,09%	3,96%
Samgöngukort, jan. – sept.			684
Hlutfall m/samgöngukortum			4,29%

Rekstrarkostnaður almenningssamgangna



strætó.is

§ Markmið til 2022

- § Lækkun nettókostnaðar fyrir hverja ferð í akstri Strætó bs.
- § Hækkun á meðalhluðfalli fargjalda í rekstrarkostnaði árið 2022 í 40% í samræmi við eigendastefnu Strætó bs. og þetta hlutfall í erlendum samanburðarborgum.

§ Mæliaðferð(ir)

- § Bókhald Strætó bs

§ Mælingar Strætó bs.

- § Í töflu hér að neðan eru nýjustu tölur um nettókostnað vegna strætisvagnareksturs per íbúa, gjaldskrá í strætisvagna og fleiri hagtölur frá Strætó bs. í samanburði við sömu tölur í borgum í Danmörku.



strætó.is

Tafla 1, Íbúafjöldi, stærð og íbúafjöldi á km ²							
Column1	Höfuðborgarsvæði	Árósar	Óðinsvæar	Álaborg	Esbjerg	Randers	Kaupmannahöfn
Íbúafjöldi 1. jan. 2013	205.470	319.094	193.370	203.448	115.051	96.007	559.440
Stærð í km ²	774	468	306	1137	795	748	77
Íbúar á km ²	265	682	632	179	145	128	7.265
Tafla 2, Nettókostnaður vegna strætisvagnareksturs 2012							
Column1	Höfuðborgarsvæði	Árósar	Óðinsvæar	Álaborg	Esbjerg	Randers	Kaupmannahöfn
Kr. á hvern íbúa	14.291	16.758	15.348	18.676	13.522	15.325	13.614
Tafla 3, Gjaldskrá í strætisvagna 1. febrúar 2013							
Column1	Höfuðborgarsvæði	Árósar	Óðinsvæar	Álaborg	Esbjerg	Randers	Kaupmannahöfn
30 daga fullorðinskort	9.300	8.205	8.575	8.044	7.628	8.205	8.090
Verð á miða í farmiðaspjaldi	333	300	393	277	254	300	347
Staðgreiðslufargjald, fullorðinn	350	462	555	462	439	462	555
Tafla 4, Strætisvagnar - ýmsar hagtölur 2012							
Column1	Höfuðborgarsvæði	Árósar	Óðinsvæar	Álaborg	Esbjerg	Randers	Kaupmannahöfn
Aksturstímar á íbúa	1,6	1,8	1,4	1,7	1,4	1,3	2,3
Nettókostnaður fyrir hverja ferð	309,8	134,1	392,9	240,4	346,7	307,4	76,3
Nettókostnaður fyrir hvern akstur tíma	9.164	9.384	15.047	11.187	10.840	11.557	5.848
Fargjaldatekjur í prósentum	32,3%	55,0%	36,6%	44,9%	33,0%	32,9%	62,9%
Aksturstímar á km ²	419,0	1.202,3	879,2	295,2	180,8	170,2	16.684,5
Athugasemdir							
Akstur tími er skilgreindur sem einn tími í akstri með farþega							
Ferðir eru innstígg farþega							
Fargjaldatekjurnar eru skilgreindar í prósentum miðað við heildar rekstrargjöld							
Gengi DKK (1. feb. 2013)							
23.114							

Ferðatími með almenningssamgöngum og einkabílum



strætó.is

💰 Markmið til 2022

- 💰 Draga úr mismun í ferðatíma almenningssamgangna og einkabíla með auknum forgangi almenningssamgangna í umferðinni með uppbyggingu sérreina, forgangi á umferðarijósnum og öðrum aðgerðum.

💰 Mæliaðferð(ir)

- 💰 Ferðavenjukungunnon sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu og Vegagerðarinnar (ítarleg dagbókarkönnun 2002, 2011)
- 💰 Meðalferðatími á annatíma í Reykjavík (ferðatímamælingar Reykjavíkurborgar framkvæmdar í október á tveggja ára fresti).
- 💰 Mælingar Strætó bs.
- 💰 Meðalhraði fyrir allt leiðakerfið á höfuðborgarsvæðinu haustið 2013 er **25,70 km/klst.** og hefur ekki breyst að ráði síðan þá.

Viðhorf til almenningssamgangna



strætó.is

💰 Markmið til 2022

- 💰 Íbúar höfuðborgarsvæðisins og áhrifasvæðis þess hafi jákvætt viðhorf og væntingar til almenningssamgangna. Þeim fjölgi sem líta á almenningssamgöngur sem raunverulegan valkost í ferðum til/frá vinnu og skóla.

💰 Mæliaðferð(ir)

- 💰 Þjónustukönnun Strætó bs. og Ímyndarmæling Strætó bs. (Spurningum um viðhorf og væntingar verði bætt við bæði þjónustukönnun og ímyndarmælingu Strætó bs. til að meta þróun í viðhorfi til almenningssamgangna sem valkosts í ferðum til/frá vinnu og skóla).
- 💰 Ferðavenjucönnun á landsvísu (regluleg könnun á ferðavenjum um land allt sem fjármögnuð hefur verið af Isavia og Vegagerðinni þar sem m.a. er spurt um viðhorf til brýnustu framkvæmda á höfuðborgarsvæðinu).
- 💰 Mælingar Strætó bs.
- 💰 Meðalhraði fyrir allt leiðakerfið á höfuðborgarsvæðinu haustið 2013 er **25,70 km/klst.** og hefur ekki breyst að ráði síðan þá.

Viðhorf til almenningssamgangna



strætó.is

📍 Mælingar Strætó bs. 2012

📍 46% íbúa á höfuðborgarsvæðinu nota þjónustu Strætó á ári hverju. Í hverjum mánuði nota um 22% íbúa á höfuðborgarsvæðinu Strætó og 9,1% aðspurðra nota strætisvagna reglulega. Fækkað hefur í hópi þeirra sem aldrei notar strætó frá könnun í febrúar 2010 úr 61,6% niður í 53,7%. Þetta kemur fram í könnun sem Capacent gerði fyrir Strætó í júlí síðastliðnum, en könnunin er gerð þrisvar sinnum á ári.

📍 Skv. þjónustukönnun Strætó bs. 2012 voru 83,2% strætisvagnafarþega annað hvort ánægðir eða mjög ánægðir með strætisvagnaferðina. Ef skoðaðir eru nokkrir þeirra einstöku þátta sem mældir voru má nefna að um 70,5% farþega voru ánægðir eða mjög ánægðir með aksturslagið. Um 74,3%, voru ánægðir eða mjög ánægðir með viðmót vagnstjóranna, sem er aðeins minna en í fyrra. Þá voru um 66,1% strætisvagnafarþega ánægðir eða mjög ánægðir með stundvísi vagnanna miðað við 71% í fyrra, enda gekk illa að halda áætlun síðastliðinn vetur.

Viðhorf til almenningssamgangna



strætó.is

💰 Mælingar Strætó bs. 2013

- 💰 50% íbúa á höfuðborgarsvæðinu nota þjónustu Strætó á ári hverju. Í hverjum mánuði nota um 23,6% íbúa á höfuðborgarsvæðinu Strætó og 13,0% aðspurðra nota strætisvagna reglulega. Fækkað hefur í hópi þeirra sem aldrei notar strætó frá könnun í febrúar 2010 úr 61,6% niður í 50,3%. Þetta kemur fram í könnun sem Capacent gerði fyrir Strætó í desember síðastliðnum, en könnunin er gerð þrisvar sinnum á ári.
- 💰 Skv. þjónustukönnun Strætó bs. 2013 voru 79,2% strætisvagnafarþega annað hvort ánægðir eða mjög ánægðir með strætisvagnafarðina og hefur þeim því fækkað lítillega. Ef skoðaðir eru nokkrir þeirra einstöku þátta sem mældir voru má nefna að um 72,8% farþega voru ánægðir eða mjög ánægðir með aksturslagið. Um 75,8%, voru ánægðir eða mjög ánægðir með viðmót vagnstjóranna, sem er aðeins meira en í fyrra. Þá voru um 71,7% strætisvagnafarþega ánægðir eða mjög ánægðir með stundvísi vagnanna miðað við 66% í fyrra, en einhverjar lagfæringar voru gerðar á leiðakerfinu til að halda mætti áætlun betur.

Ekin vegalengd einkabíla á höfuðborgarsvæðinu og áhrifasvæði þess



strætó.is

§ Markmið til 2022

- § Ferðapörf fólks verði í auknum mæli uppfyllt með hagkvæmari og vistvænni ferðamátum en einkabíl. Þeim fjölgi sem nýta sér almenningssamgöngur, ferðast með öðrum í bíl, gangandi eða hjólandi. Þar með dragi úr vexti einkabílaumferðar

§ Mæliaðferð(ir)

- § Umferðartalningar Vegagerðarinnar á stofnbrautum og meginleiðum út frá höfuðborgarsvæðinu.
- § Umferðartalningar Reykjavíkurborgar (sniðtalningar og gatnamótatalningar).
- § Mælingar Strætó bs.
- § Engar mælingar hjá Strætó bs.

Kostnaður heimila við ferðir og flutninga og fjöldi einkabíla á hvert heimili



strætó.is

💰 Markmið til 2022

- 💰 Draga úr kostnaði heimila á höfuðborgarsvæðinu og áhrifasvæði þess við ferðir og flutninga.

💰 Mæliaðferð(ir)

- 💰 **Neyslukönnun Hagstofunnar og bifreiðaskráning**
Umferðarstofu. Kanna þarf nánar hvort hröð fjölgun erlendra ferðamanna með tilheyrandi fjölgun bílaleigubíla hefur mikil áhrif á fjölda fólksbifreiða á skrá á höfuðborgarsvæðinu og leiðréttu tölur m.t.t. þess í framtíðinni.
- 💰 Mælingar Strætó bs.
- 💰 Engar mælingar hjá Strætó bs.

Losun gróðurhúsalofttegunda frá landsamgöngum



strætó.is

💰 Markmið til 2022

- 💰 Draga úr losun gróðurhúsalofttegunda í samræmi við markmið aðgerðaaætlunar ríkisins í loftslagsmálum og loftslags- og loftgæðastefnu Reykjavíkurborgar. Skv. aðgerðaaætlun ríkisins er stefnt að því að losun gróðurhúsalofttegunda vegna samgangna verði undir 750 Gg (750 þúsund tonnum) árið 2020, sem er 23% samdráttur frá 2008. Í loftslags- og loftgæðastefnu Reykjavíkurborgar er stefnt að 35% samdrætti í heildarlosun gróðurhúsalofttegunda innan borgarmarka Reykjavíkur til ársins 2020 m.v. árið 2007. Fram kemur að með skilvirkum aðgerðum sé hægt að draga úr losun frá umferð innan borgarmarka um allt að 36% til 2020 m.v. árið 2007.

💰 Mæliaðferð(ir)

- 💰 Kolefnisbókhald **Umhverfisstofnunar, Reykjavíkurborgar** og Strætó bs.

Losun gróðurhúsalofttegunda frá landsamgöngum



strætó.is

Mælingar Strætó bs.

Eldsneyti 2011		Heildar- notkun	Fjöldi	Notkun (á vagn)	Eknir km	Notkun (á 100 km)	Losun ígildi CO ₂ (tonn)	Losun CO ₂ kg/km
Dísel	lítrar	1.793.346	70	25.619	3.916.127	46	4.824	1,27
Metan	m3	87.657	2	43.828	142.081	62	164*	1,17
Eldsneyti 2012		Heildar- notkun	Fjöldi	Notkun (á vagn)	Eknir km	Notkun (á 100 km)	Losun ígildi CO ₂ (tonn)	Losun CO ₂ kg/km
Dísel	lítrar	2.021.063	76	26.593	4.409.176	45	5.592	1,24
Metan	m3	77.250	2	38.625	118.967	65	144*	1,22
Eldsneyti 2013		Heildar- notkun	Fjöldi	Notkun (á vagn)	Eknir km	Notkun (á 100 km)	Losun ígildi CO ₂ (tonn)	Losun CO ₂ kg/km
Dísel	lítrar	2.289.141	78	29.348	5.069.242	45	5.768	1,14
Metan	m3	48.170	2	24.085	64.974	74	92*	1,42

Þjóðhagsleg hagkvæmni



strætó.is

🇮🇸 Markmið til 2022

- 🇮🇸 Draga úr samfélagslegum kostnaði við samgöngur á höfuðborgarsvæðinu og áhrifasvæði þess, m.a. með minnkun kostnaðar við innflutning á farartækjum og eldsneyti og fækkun slysa (lækkun slysakostnaðar).

🇮🇸 Mæliaðferð(ir)

- 🇮🇸 Árlegur kostnaður við innflutning einkabíla til notkunar á svæðinu og áætlaður kostnaður við þann lið án breyttra ferðavenja (ef stærð bílaflotans vex í texti við íbúafjölgun eða með þeim hætti sem verið hefur). Metið út frá tölum US um nýskráningar bifreiða.
- 🇮🇸 Árlegur kostnaður við innflutning eldsneytis í samgöngur á svæðinu og áætlaður kostnaður við þann lið án eflingar almenningssamgangna. Metið út frá ekinni vegalengd einkabíla, meðaleyðslu þeirra skv. bifreiðaskrá og upplýsingum frá Orkustofnun t.d. úr eldsneytisspá.
- 🇮🇸 Áætlaður árlegur kostnaður vegna umferðarslysa á svæðinu og áætlaður kostnaður við þann lið án eflingar almenningssamgangna. Metið út frá þróun í ekinni vegalengd einkabíla.
- 🇮🇸 Slysatíðni í akstri Strætó bs.

Þjóðhagsleg hagkvæmni

Mælingar Strætó bs.

Ár	Fjöldi árekstra*	Heilðauppphæð	Bótaskyld tjón, greidd til Strætó	Kostnaður v/leigin tjóna	Fjöldi í rétti	Fjöldi í órétti
2006	304	44.736.235 kr.	16.166.343 kr.	28.569.892 kr.		
2007	297	37.284.403 kr.	13.274.693 kr.	24.009.710 kr.		
2008	268	40.887.714 kr.	15.182.582 kr.	23.287.151 kr.		
2009	197	23.518.511 kr.	7.641.862 kr.	15.876.649 kr.		
2010	157	20.538.922 kr.	8.616.544 kr.	11.922.378 kr.		
2011	82	10.816.042 kr.	6.426.484 kr.	4.389.558 kr.		
2012	73	16.986.096 kr.	7.029.375 kr.	9.956.721 kr.		
2013	111	19.943.676 kr.	8.615.058 kr.	11.328.618 kr.	52**	59**



Minnisblað

Samningur um tilraunaverkefni til eflingar almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu Áfangamat 2014.

Í 4. grein samnings um tilraunaverkefni til eflingar almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu frá 7. maí 2012 er kveðið á um að unnið skuli sérstakt framvindumat á 2 ára fresti, í fyrsta sinn fyrir 1. apríl 2014. Í fylgiskjali með samningnum eru tilgreindir sérstakir mælikvarðar sem nota skal við mat á framvindu verkefnisins.

Sérstakur stýrihópur vegna framkvæmdar og úrvinnslu samningsins, sem skipaður er 2 aðilum frá hvorum samningsaðila fór yfir stöðuna hinn 30. mars 2014.

Þeim mælikvörðum sem tilgreindir eru í fylgiskjali D með samningnum má skipta í tvennt; annars vegar eru þar tilgreindir mælikvarðar sem byggja á fyrirliggjandi tölfræði eða öðrum gögnum sem eru aðgengileg og auðvelt að nálgast í þessu tilefni, hins vegar eru tilgreindir mælikvarðar sem kalla á sérstakar kannanir eða rannsóknir.

Það var mat stýrihópsins að við þetta fyrsta framvindumat væri nægjanlegt að horfa til þeirra þátta sem byggja á fyrirliggjandi upplýsingum, í ljósi þess að verkefnið er það skammt á veg komið, að vert er að vænta að miklar breytingar sjáist fyrr en við næsta áfangamat sem fram fer 2016, þegar 4 ár verða liðin af verkefnistímanum.

Af þessum sökum var óskað eftir því að Einar Kristjánsson sviðsstjóri hjá Strætó bs. tæki saman öll gögn sem lúta að framvindumatinu og eru aðgengileg án sérstakrar greiningar eða rannsóknarvinnu.

Á fundi stýrihópsins fór Einar Kristjánsson yfir sína samantekt.

Niðurstaða stýrihópsins eftir þá yfirferð var að í samantektinni væri að finna nægjanleg greinargóðar vísbendingar um framvinduna og jákvæðan árangur eftir fyrstu tvö árin til að draga þá ályktun að verkefnið væri á réttri leið.

Virðingarfyllt,

F.h. SSH, Páll Guðjónsson

Meðfylgjandi:

- Samningur um tilraunaverkefni til eflingar almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu ásamt fylgiskjali D – Framvindumat
- Samantekt Einars kristjánssonar: „Árangursmælikvarðar 2014“

Hinn 22. september 2011 var undirrituð viljayfirlýsing af hálfu innanríkisráðuneytisins, fjármálaráðuneytisins, Vegagerðarinnar og Samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu um framkvæmd 10 ára tilraunaverkefnis til eflingar almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu, fylgiskjal A.

Þar segir að „aðilar eru sammála um að vinna að samningi um uppbyggingu og rekstur almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu, markvissar stuðningsaðgerðir og frestun stórra vegaframkvæmda í 10 ára tilraunaverkefni. Samningurinn taki einnig til fleiri samvinnuverkefna, t.d. um skipulag samgangna á höfuðborgarsvæðinu sem skilgreind eru í skýrslu starfshóps samgönguráðs um höfuðborgarsvæðið og til hugmynda um grunnnet hjólréiðastíga. Þá skal einnig litið til almenningssamgangna sem tengja höfuðborgarsvæðið við nágrennasveitarfélögin“.

Á grundvelli ofanefndrar viljayfirlýsingar gera sömu aðilar með sér eftirfarandi

Samning

1. grein. Samningsaðilar:

Vegagerðin Borgartúni 5-7, Reykjavík, kt. 680269-2899 f.h. innanríkisráðuneytisins og fjármálaráðuneytisins. Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu (SSH) Hamraborg 9, Kópavogi, kt. 681077-0819 f.h. sveitarfélaganna Álftaness, Garðabæjar, Hafnarfjarðar, Kópavogs, Mosfellsbæjar, Reykjavíkur og Seltjarnarness sem öll eru eigendur Strætó bs.

2. grein. Meginmarkmið og tilgangur

Meginmarkmið og tilgangur samnings þessa er eftirfarandi:

- Að tvöfalda a.m.k.hlutdeild almenningssamgangna í öllum ferðum sem farnar eru á höfuðborgarsvæðinu á samningstímanum.
- Að vinna að lækkun á samgöngukostnaði heimila og samfélagsins vegna umferðar og umferðarslysa.
- Að stuðla að auknu umferðaröryggi.
- Að stuðla að samdrætti í losun gróðurhúsalofttegunda frá landsamgöngum í samræmi við aðgerðaáætlun íslenskra stjórnvalda í loftslagsmálum.
- Að skapa forsendur til frestunar á stórum framkvæmdum í samgöngumannvirkjum með öflugri almenningssamgöngum sem dragi úr vexti bílaumferðar á stofnbrautakerfinu á annatímum.

Nánar er fjallað um mælikvarða, markmið og upphafsstöðu í fylgiskjali D um framvindumat.

3. grein. Framlag samningsaðila

Samningsaðilar munu vinna að framgangi verkefnisins með eftirfarandi hætti:

i) Fjármagn

Samningsaðilar skuldbinda sig til að leggja fjármuni til verkefnisins sem hér segir:

- a) Vegagerðin leggur fram 350 milljónir króna á árinu 2012, eftir það 900 milljónir króna árlega á samningstímanum og 550 milljónir króna lokaárið 2022 til reksturs almenningssamgangna á starfssvæði SSH.
- b) Eigendur Strætó bs. skuldbinda sig til að árlegt framlag þeirra til reksturs Strætó bs. verði ekki lægra á samningstímanum en sem nemur framlagi þeirra til reksturs Strætó bs á árinu 2012, sem er alls 2.347 milljónir króna.

Fjárframlög samningsaðila sbr. hér að ofan skulu taka breytingum í samræmi við vísitölur sem tilgreindar eru í 6. grein hér að neðan. Fjárframlög samningsaðila eru háð fyrirvörum sem tilgreindir eru í sömu grein.

Handwritten signatures and initials in blue ink, including "Hk H", "M", "GPA", and others, are visible in the bottom right corner of the document.

ii) **Aðgerðir**

- a) Sveitarfélögin sem eigendur Strætó bs. munu ásamt stýrihópi verkefnisins tryggja að Strætó bs. muni efla og aðlaga leiðakerfi sitt í áföngum að þeim markmiðum sem sett eru fram í 2. grein og framvindumati (fylgiskjal D). Haft verður samráð við landshlutasamtök sveitarfélaga á áhrifasvæði höfuðborgarsvæðisins um skilvirkt flæði farþega milli almenningssamgöngukerfa á svæðinu. Jafnframt verður vagnafloki Strætó bs. markvisst endurnýjaður og aukinn. Nýir vagnar verði vistvænir / visthæfir til að lágmarka losun gróðurhúsalofttegunda og noti endurnýjanlega orkugjafa eftir því sem kostur er. Horft verði til sveigjanleika í stærð vagna m.t.t. til mismunandi flutningsþarfar í leiðakerfinu og sem best árangurs í rekstri, og m.t.t. álags og slits á gatnakerfinu. Við upphaf tilraunaverkefnisins verði sérstök athygli vakin á því með tilheyrandi upplýsingagjöf og auglýsingaherferðum.
- b) Vegagerðin mun vinna áfram í samstarfi við sveitarfélögin að fjölgun sérreina og öðrum aðgerðum sem greiða sérstaklega fyrir akstri almenningssamgangna í umferðinni með þeim fjármunum sem stofnunin hefur til ráðstöfunar hverju sinni og tilgreindir eru á samgönguáætlun. Þeir fjármunir eru ekki inni í framangreindum upphæðum.
- c) Efling almenningssamgangna kallar á markvissar stuðningsaðgerðir í skipulagi landnotkunar og annarri stefnumótun. Samgöngufyrirvöld ríkisins og einstök sveitarfélög munu á tímabilinu vinna að ýmsum stuðningsaðgerðum sem m.a. eru settar fram sem áherslur í þingsályktunartillögu um samgönguáætlun 2011-2022.
- d) Við endurskoðun á svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins munu sveitarfélögin m.a. byggja á verkefnaáætlunartillögu starfshóps samgönguráðs um höfuðborgarsvæðið og umræðutillögum starfshóps samgönguráðs um grunnnet almenningssamgangna og hjóltreiddastíga (sjá fylgiskjal E og F).
- e) Vegagerðin mun taka þátt í gerð almennra hjóltreiddastíga í sveitaqrfélögunum sem stuðla að því að færa hjólandi umferð af umferðarmestu þjóðvegum, sbr. 27. grein vegalaga nr. 80/2007. Fjármunir vegna þessa eru ekki inni í framangreindum upphæðum sbr. 3. grein.

4. grein Framkvæmd samnings – eftirlit og eftirfylgni

Sérstakur stýrihópur, skipaður tveimur fulltrúum ríkisins og tveimur fulltrúum sveitarfélaganna skal hafa yfirumsjón með framkvæmd og úrvinnslu skv. þessum samningi.

Hópurinn skal hafa samráð og samvinnu við þá aðila sem þátt taka í framkvæmd verkefnisins hverju sinni.

Undir stjórn stýrihópsins verður framvinda og árangur verkefnisins metinn með kerfisbundnum hætti eigi sjaldnar en við reglubundna endurskoðun samningsins sbr. 5. grein. Fyrsta formlega framvindumatið fari fram fyrir 1. apríl 2014. Miða á við grunnárið 2011 (eða nýjustu gögn ef eldri en 2011) og sýna þróun tilgreindra þátta með skýrum hætti. Framvindumat byggi á þeim mælikvörðum og gögnum sem gerð er grein fyrir í fylgiskjali D með samningi þessum.

Við mat á framvindu verkefnisins verður m.a. tekið mið af því að efling almenningssamgangna er langtímaverkefni.

5. grein Samningstími – endurskoðunarákvæði – framlenging

Samningur þessi er gerður til 10 ára. Samningurinn tekur gildi 7. maí 2012 og gildir til 7. maí 2022.

Samningurinn skal endurskoðaður á tveggja ára fresti, og metin framvinda og árangur verkefnisins. Endurskoðun skal lokið fyrir 1. apríl hverju sinni. Ef sú endurskoðun gefur tilefni til skulu samningsaðilar skilgreina aðgerðir og viðbrögð sem þörf er á til að tryggja framvindu og framkvæmd í samræmi við markmið samningsins sbr. 2. grein.

Við endurskoðun samningsins 1. apríl 2018 munu samningsaðilar leggja sérstakt og ítarlegt mat á árangur verkefnisins m.t.t. áframhalds að samningstíma loknum, og hvaða breytingar er nauðsynlegt að gera á samkomulaginu í ljósi niðurstöðu matsins.

Handwritten signatures and initials in blue ink, including "B.H.", "GRA", and others, located in the bottom right corner of the page.

6. grein Sérstök ákvæði

i) Niðurfelling á endurgreiðslu olíugjalds

Í ljósi markmiðs samningsins sbr. 2. grein er stefnt að því að endurnýjun og aukning á vagnaflota Strætó bs. feli í sér aðgerðir til að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda með vaxandi hlutdeild vistvænna/visthæfra vagna.

Samhliða þeirri ráðstöfun verður dregið úr núverandi endurgreiðslu ríkisins á olíugjaldi í áföngum en Strætó bs. og verktakar þeirra fá í dag 85% af olíugjaldi endurgreitt. Gert er ráð fyrir að endurgreiðsluhlutfall olíugjalds lækki úr 85% í 57% þann 1. janúar 2013 og niður í 29% þann 1. janúar 2014. Endurgreiðslu verði endanlega hætt frá og með 1. janúar 2015. Frumvarp þessa efnis verður lagt fyrir á haustþingi 2012 og þessi ráðstöfun er því með fyrirvara um samþykki Alþingis.

ii) Frestun stórra framkvæmda í samgöngumannvirkjum á höfuðborgarsvæðinu

Samningsaðilar eru sammála um að meðan samningur þessi er í gildi verði tilteknum stórum framkvæmdum í samgöngumannvirkjum á höfuðborgarsvæðinu frestað. Nánari grein er gerð fyrir þessum framkvæmdum í fylgiskjali C með samningi þessum.

Við reglubundna endurskoðun samningsins sbr. ákvæði 5. greinar hér að ofan verða forsendur fyrir frestun þessara framkvæmda endurmetnar m.a. í ljósi umferðarþróunar.

iii) Greiðslufyrirkomulag og verðbætur

Fjárframlag Vegagerðarinnar skal innt af hendi með mánaðarlegum greiðslum skv. útgefnum reikningi frá SSH. Fyrsta greiðsla Vegagerðarinnar verður innt af hendi 1. september 2012 og lokagreiðsla á öðrum ársfjórðungi 2022 ef ekki hafa verið gerðar breytingar á samningsforsendum fyrir þann tíma.

Fjárframlög beggja samningsaðila sbr. ákvæði 3. greinar hér að ofan skulu taka breytingum í samræmi við eftirfarandi:

Fjárhæðir eru miðaðar við verðlag 1. september 2012 og skal verðbæta fjárhæðir samningsins árlega miðað við verðlag 1. janúar ár hvert. Fjárhæðir skulu breytast, til hækkunar eða lækkunar, í hlutfalli við breytingar launavísitölu og vísitölu neysluverðs til verðtryggingar sem Hagstofa Íslands reiknar út og birtir samkvæmt lögum og skráningu eldsneytisverðs, vísitölu díselolíu, undirvísitölu neysluverðsvísitölu nr. 07224.

Verðbætur skal reikna miðað við eftirfarandi breytingar:

- a) Vinnulaun: 1% breyting á launavísitölu breytir styrkfjárhæð um 0,48%
- b) Olíukostnaður: 1% breyting á vísitölu díselolíu breytir styrkfjárhæð um 0,22%, undirvísitala neysluverðsvísitölu nr. 07224.
- c) Annar rekstrarkostnaður: 1% breyting á vísitölu neysluverðs breytir styrkfjárhæð um 0,30%

Verðbætur samkvæmt framangreindum ákvæðum koma fyrst til framkvæmda 1. janúar 2013.

iv) Samningsfyrirvarar

Fjárframlag Vegagerðarinnar er með fyrirvara um samþykki Alþingis á fjárlögum hvers árs og niðurstöður í afgreiðslu Alþingis á tillögum að samgönguáætlun 2011-2022 og 2011-2014. Fjárframlög sveitarfélaganna eru með fyrirvara um samþykktar fjárhagsáætlanir sveitarfélaganna hverju sinni.

SSH áskilur sér rétt til að taka upp viðræður um einstakar framkvæmdir og fjárveitingar í tengslum við reglulega endurskoðun samkomulagsins. Þá áskilur SSH sér rétt til að taka upp viðræður um breytingar á samkomulaginu gangi fjárveitingar ríkisins ekki eftir á fjárlögum hvers árs.

Í tillögu að samgönguáætlun 2011-2022 segir að framlag ríkisins í rekstur almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu og áhrifasvæði þess í tíu ára tilraunaverkefni verði af stærðargráðunni 1.000 milljónir króna á ári. Gert er ráð fyrir samtals 100 milljón króna árlegu framlagi frá og með árinu 2013 í rekstur almenningssamgangna milli höfuðborgarsvæðisins og byggðakjarna á áhrifasvæði þess að undangengnum samningum við viðkomandi landshlutasamtök sveitarfélaga.

HH
6.12.12
JGNA
TH

Fylgiskjöl

- A. Viljayfirlýsing ríkis og Samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu dags. 22. sept. 2011.
- B. Aðgerðaáætlun Strætó bs., kynning á aukningu þjónustu í leiðakerfi Strætó bs.
- C. Minnisblað um frestun stórra vegaframkvæmda dags. 2012.04.16
- D. Framvindumat 10 ára tilraunaverkefnis sveitarfélaga og ríkis dags. 16. apríl 2012
- E. Skýrsla starfshóps samgönguráðs um grunnnet almenningssamgangna á suðvestursvæði og grunnnet hjóltreidastíga á höfuðborgarsvæði
- F. Skýrsla starfshóps samgönguráðs um samgöngur á höfuðborgarsvæðinu.
- G. Umræðuskjal starfshóps innanríkisráðuneytisins um samstarfssamning við SSH dags. 19. mars 2012.

Reykjavík, 7. maí 2012

f.h. Samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu

Einar Einarsson Rannveig Hólm
Ólafur Þorvaldsson Guðrún
Guðrún Hólm Jóna Ragnbjörg
Þorgeir Hauðens

f.h. Vegagerðarinnar:

Ólafur Hauðens

Staðfesting innanríkisráðuneytis

Ólafur Hauðens

Staðfesting fjármálaráðuneytis

Ólafur G. Hauðens

Vottar að lögum (Nafn og kt.)

Ólafur Hauðens

161250-4659

Ólafur R. Hauðens

060372-4139

Notandi: "Guðjón E. Friðriksson" <gudjon@gardabaer.is>
Dagsetning: 23.12.2014 09:28:13
Til: upplýsingar@rhus.rvk.is
Afrit til: "Helga Björk Laxdal" <helga.laxdal@reykjavik.is>, "Úlfhildur Jóna Þórarinsdóttir" <ulfhildur.thorarinsdottir@reykjavik.is>, "Arinbjörn Vilhjálmsson" <Arinbjorn@gardabaer.is>
Efni: 1405408 - Almenningsamgöngustefna

Til Reykjavíkurborgar

Vísað er til t-póst, dags. 22. des. sl. með fyrirspurn um hvort vænta megi umsagnar Garðabæjar fljótlega um skýrslu starfshóps um stefnumörkun í almenningssamgöngum í Reykjavíkurborg, sbr. bréf, dags. 23. maí 2014.

Bréfið ásamt skýrslunni var tekið fyrir á fundi bæjarráðs Garðabæjar þann 3. júní 2014 og málinu vísað til umfjöllunar skipulagsnefndar.

Á fundi skipulagsnefndar sem haldinn var 18. september 2014 var eftirfarandi bókun gerð.

„Lögð fram stefnumörkin Reykjavíkurborgar í almenningssamgöngum í Reykjavík sem send var Garðabæ til umsagnar. Erindinu vísað til vinnu við gerð aðalskipulags Garðabæjar.“

Á vegum skipulagsnefndar er nú unnið að endurskoðun aðalskipulags Garðabæjar sem er í raun nýtt skipulag fyrir sameinað sveitarfélag Garðabæjar og Álfтанess.

Bæjarstjórn Garðabæjar hefur samþykkt lýsingu á skipulagsverkefninu samkvæmt 30. gr. skipulagslaga nr. 138/2011.

Í lýsingunni er lögð áhersla á að almenningssamgöngur eigi að vera raunhæfur kostur og 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 stöddu liggur ekki fyrir heildstæð umsögn Garðabæjar í málinu en vísað er til ofangreindra atriða sem eru lúta að sömu atriðum og markmið í stefnumörkun í almenningssamgöngnum í Reykjavíkurborg en það er að huga að því við endurskoðun aðalskipulags Garðabæjar að bæta almenningssamgöngur á skipulagstímabilinu 2016 – 2030.

Þetta tilkynnist hér með.

Með kveðju,

Guðjón Erling Friðriksson,
bæjarritari.

Reykjavíkurborg
Borgarráð
Ráðhúsið
101 Reykjavík

Reykjavík 21. janúar 2015

Umsögn um „Samferða Reykjavík“

Það er ánægjulegt að sjá skjal sem þetta taka á sig frekari mynd og það er sérstaklega ánægjulegt að sjá að hve miklu leiti hefur verið tekið tillit til fyrri umsagnar Strætó bs..

Strætó bs. hefur einungis eina athugasemd 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.

Frekari athugasemdir eru ekki gerðar við skjalið, en Strætó bs. fagnar þeirri framtíðarsýn sem lýst er í þessari stefnu.

Kveðja

Einar Kristjánsson
Sviðsstjóri

Reykjavíkurborg
Borgartún 12 - 14
105 REYKJAVÍK



Reykjavík, 12. júní 2014

Tilvísun: 2014050047

JSn/BH

Tilv. ykkar: R13030084/5800/HBL/Iss

Efni: Almenningsamgöngustefna Reykjavíkur.

Vegagerðin þakkar fyrir að hafa fengið stefnumörkun í almenningssamgöngum í Reykjavík til umsagnar, samanber bréf borgarstjóra dags. 23. maí 2014.

Ljóst er að aukið hlutfall ferða íbúa með almenningssamgöngum og þar með lækkun hlutfalls ferða í einkabílum í nágrenni 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, stoppustöðva 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.

Vegagerðin gerir að öðru leyti ekki athugasemdir við stefnumörkunina.

Virðingarfyllst,

Hreinn Haraldsson, forstjóri.