



Nóvember, 2016

Framtíðarsýn í aðlögun
leiðakerfis Strætó að Borgarlínu og
skipulags höfuðborgarsvæðisins.

Formáli

Leiðakerfi Strætó hefur verið mikið til umræðu hjá stjórn Strætó á síðustu misserum. Umræður hafa snúist um hagræðingu, betri nýtingu fjármuna og besta virkni kerfa til að fjölga farþegum í samræmi við markmið Strætó og eigend. Á fundi stjórnar Strætó nr. 246, sem haldinn var 10. júní síðastliðin var eftirfarandi bókað undir liðnum Leiðakerfismál:

“Áframhaldandi umræða um leiðakerfismál. Rætt hefur verið í stjórn hvernig hægt sé að aðlaga stofnleiðakerfi Strætó að fyrirhugaðri legu Borgarlínu. Í vinnslu er aðgerðaáætlun fyrir slíka aðlögun þar sem byggt verður á framtíðarsýn Strætó bs. sem kynnt var handhöfum eigendavalds á eigendafundi 13. apríl 2015. Í þeirri framtíðarsýn kemur skýrt fram að til að ná settum markmiðum um fjölgun farþega þurfi afkastameira almenningssamgöngukerfi. Stjórn Strætó er sammála um mikilvægi þess að skipulega verði unnið að því á vettvangi SSH að tryggja að hugmyndir um Borgarlínu verði að veruleika. Fram að þeim tíma telur stjórn mikilvægt að aðlaga leiðakerfi Strætó að þeirri hugmyndafræði sem svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2015-2040 byggir á. Framkvæmdastjóra var falið að vinna áfram að málinu í samráði við stjórnarformann í samræmi við umræður á fundinum. Stefnt er að því að á næsta fundi stjórnar liggja fyrir greinargerð varðandi leiðakerfismál og framtíðarsýn Strætó bs.”

Í framhaldi af þessu hefur stjórn tekið saman þetta skal þar sem fram koma skoðanir, vangaveltur og ákvarðanir stjórnar Strætó um almenningssamgangnakerfi framtíðarinnar á höfuðborgarsvæðinu.

Í skjali þessu er lagt til með hvaða hætti Strætó:

1. Aðlagi sig að nýju svæðisskipulagi og nái markmiðum sem sett hafa verið um aukna hlutdeild almenningssamgangna í ferðavali almennings
2. Stefna í breytingu á leiðakerfi Strætó á næstu misserum.
3. Hvaða innviði þarf að styrkja innan Strætó til að auka fagþekkingu.

Svæðisskipulag árið 2040 og aðlögun Strætó að því

Nýtt svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins var samþykkt af öllum sveitarfélögum höfuðborgarsvæðisins á vormánuðum ársins 2015. Lykilatriði í svæðisskipulaginu er að fyrirsjáanlegur vöxtur svæðisins verði hagkvæmur og að ekki verði gengið á umhverfisgæði þeirra sem á svæðinu búa. Því er nauðsynlegt að fyrirsjáanlegri fólksfjölgun verði mætt án þess að bílaumferð aukist í sama hlutfalli. Nýtt hágæðakerfi almenningssamgangna, Borgarlína, gegnir þar lykilhlutverki en henni er ætlað að tengja kjarna allra sveitarfélaganna saman með samgöngu- og þróunarásum.

Með Borgarlínu verður til skilvirkur valkostur í samgöngum, þar sem íbúar geta gengið að hágæða almenningssamgöngukerfi og ferðast fljótt um höfuðborgarsvæðið. Bygðarþróun verður samofin góðu samgönguneti. Uppbygging íbúða og atvinnu verður beint í sem mestum mæli inn á svæði sem njóta góðra almenningssamgangna. Farþegagrunnur almenningssamgangna verður því styrktur og þannig skapast skilyrði fyrir að bæta þjónustuna enn frekar. Borgarlína

og samgöngumiðuð uppbygging sem beint er að kjörnum víðs vegar um höfuðborgarsvæðið mun styrkja öll hverfi og álag á miðborgina minnkar, þar sem fleiri eftirsóknarverð svæði tengd hágæða almenningssamgöngum verða til. Í svæðisskipulaginu eru sett skýr markmið um að hlutfall ferða í almenningssamgöngum aukist á kostnað

einkabílsins. Undir lok skipulags- tímans ættu a.m.k 12% ferða að vera farnar með almenningssamgöngum.

Í gildi er jafnframt samningur við ríkisvaldið og Vegagerðina um 10 ára tilraunaverkefni sem snýr að eflingu almenningssamgangna, þar sem sett var markmið að hlutdeild almenningssamgangna í öllum ferðum á svæðinu yrði a.m.k 8% undir lok samningstímans, árið 2022.



Nýverið var lögð fram framvinduskýrsla um það verkefni þar sem í ljós kom að verulegur árangur hefur náðst á fyrstu fjórum árum samningsins, en betur má ef duga skal og hyggjast sveitarfélögin og Vegagerðin halda áfram að vinna í samræmi við umræddan samning.

Kjörtímabil:	2010-2014				2014-2018				2018-2022				2022-20				2026-2030			
	Verktími: 7 ár								12 ár											
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	
1. Hefðbundið vagnakerfi																				
1.1 Samningur við ríkið	Samningur 1 til 2022. Tvöföldun farþega																			
1.2 Sameiginleg sýn	Eigendastefna mótuð og samþykkt.																			
	Nýtt svæðisskipulag staðfest. Línur lagðar.																			
	Aðalskipulagsáætlanir sveitarfélaga aðlagðar																			
1.3 Stefnuþótun Strætó	Markmið, leiðir, mælikvarðar, mælistikur.																			
	Nýtt skipurit, innleiðing stefnu																			
1.4 Framkvæmd stefnu	Markaðssetning, liðvagnar, rauðir dreglar o.fl.																			
	Mælistikur sannreynðar á 2ja ára fresti.																			
1.5 Guli vagninn fullnýttur	Fjölgun farþega. 9m --> 10-11m 10-11m --> 13 - 14m																			
	Kostnaðarhlutfall farþega. x --> 30% 30% --> 35%																			
2. Hraðvagnakerfi (BRT)																				
2.1 Sameiginleg sýn	Samgöngu- og þróunarárs, Borgarlína																			
2.2 Nýr samningur við ríkið	Samningur 2 til 2030. Ný markmið																			
2.3 Stefnuþótun BRT	Skipulagning kerfis, mælikvarðar o.fl.																			
2.4 Uppbygging BRT	Undirbúningur 1. áfanga																			
	Uppbygging BRT - 1. áfangi																			
	Undirbúningur 2. áfanga																			
	Uppbygging BRT - 2. áfangi																			
2.5 Helstu mælistikur	Fjölgun farþega. 13-14 m --> 18-20m 18-20m --> 20-24m +																			
	Kostnaðarhlutfall farþega. 35% --> 40% 40% ---> 40%+																			
Virkir þáttakendur																				
	Eigendavettvangurinn, SSH, svæðisskipulagsnefnd																			
	Stjórn Strætó																			
	Vegagerðin																			
	Samráðsferli með ríkinu, eftirlit með framvín																			

Svæðisskipulagið og umrætt tilraunaverkefni fellur mjög vel að þeim markmiðum sem Strætó hefur sett sér um fjölgun farþega. Nýverið fengu eigendur Strætó erlendan ráðgjafa að nafni Jarret Walker til að veita ráðgjöf um næstu skref varðandi uppbyggingu Borgarlínu. Jarret Walker hefur eins og aðrir sérfræðingar lagt áherslu á mikilvægi þess að leiðir séu beinar og tíðnin sé mikil. Hann leggur áherslu á að setja fjármuni fyrst og fremst í mikla tíðni á leiðum sem tengja þéttbyggð íbúðarsvæði og atvinnusvæði saman, í stað þess að horfa til þess að öll íbúðarsvæði séu dekkud. Á vettvangi SSH er nú unnið að næstu skrefum er varðar uppbyggingu Borgarlínu og Strætó tekur fullan þátt í þeirri vinnu.

Stjórn Strætó setti saman stefnumótun sem kynnt var á eigendafundi þann 13. mars 2015 með ákveðnum málusteinum og tillögum að næstu skrefum. Í því skjali er jafnframt lagt til að stofnaður verði stýrihópur sem móti framtíðarsýn almenningsamgagna og hefur SSH þegar stofnað hann. Eigendur Strætó lögðu til á síðasta ári að utanaðkomandi ráðgjafi væri ráðinn til að framkvæma rekstarúttekt á öllum byggðarsamlögum. Í tillögum ráðgjafa að hagræðingarmöguleikum hjá Strætó var lagt til að gerðar yrðu breytingar á leiðakerfi Strætó. Þar var fyrst og fremst horft til leiða til að ná fram fjárahagslegum sparnaði innan núverandi leiðakerfis. Stjórn taldi nauðsynlegt að þær tillögur yrðu rýndar af sérfræðingum í almenningsamgöngum. Í kjölfarið skipaði stjórn Strætó starfshóp til að meta fyrirbyggjandi tillögur um rekstrarhagræðingu og nýtingu fjármagns við skipulag leiðakerfis Strætó. Hópurinn skipuðu eftirfarandi aðilar:

- Jóhannes S. Rúnarsson, framkvæmdastjóri Strætó
- Bergdís I. Eggertsdóttir, verkefnastjóri Strætó
- Ragnheiður Einarsdóttir, samgönguverkfræðingur hjá Strætó
- Hrafnkell Á. Proppé, svæðisskipulagsstjóri hjá SSH.
- Þorsteinn R. Hermannsson frá verkfræðistofunni Mannvit.

Niðurstaða hópsins var sú að hægt væri að hagræða með því að leggja niður og/eða breyta ákveðnum leiðum þar sem farþegafjöldinn er lítill samkvæmt talningum. Búið er að ráðast í hluta þeirra breytinga en öðrum hefur verið vísað til umsagnar inn í viðkomandi sveitarfélög. Starfshópurinn sagði meðal annars um hagræðingu:

"Starfshópurinn vill árétta þá skoðun sína að hagræðing í leiðarkerfinu eigi ekki að lækka framlag sveitarfélaga til Strætó bs. Sveitarfélögin hafa sett sér metnaðarfull markmið um aukna hlutdeild almenningsgangna og skrifað undir skuldbindingar þess efnis í samningi við ríkið til ársins 2022. Að mati stýrihópsins þá jafngildir lækkun framlaga til almenningsgangna að sveitarfélögin ákveði að hverfa frá þeim markmiðum. Starfshópurinn telur engu að síður að í rekstrarúttektinni séu margar gagnlegar tillögur um hagræðingu. Hún sýnir að hægt er að nýta þá fjármuni sem nú eru eyrnamerkir almenningsgangum betur en hefur verið gert. Með markvissri nýtingu þeirra fjármuna má auka líkurnar á að markmið sveitarfélaganna um eflingu almenningsgangna gangi eftir"

Starfshópurinn lagði áherslu á að draga ekki úr tíðni eða hætta akstri fyrr á kvöldin þó farþegafjöldi sé ekki mikill og samræmist sú ráðlegging ráðleggingum Jarret Walker um mikilvægi þess að litið sé á kerfið sem eina heild og leitað sé markvissra leiða til að fjölga farþegum. Óttast stjórn að aðgerðir til hagræðingar í leiðarkerfinu geti leitt af sér fækkun farþega sem er þvert gegn megin markmiði í eigendastefnu Strætó, svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins og samkomulaginu við Vegagerðina. Mat stjórnar er að þau markmið sem þar séu sett fram séu megin markmið Strætó og að þeim beri að vinna að með markvissum en hagkvæmum hætti.

Sem innlegg í að þróa núverandi almenningsgangakerfi í átt að hágæða Borgarlínakerfi er lagt til að stigin verði ákveðin skref af Strætó á næstu misserum.

Stjórn Strætó er sammála um að forgangsgreinar og jöfn og regluleg tíðni á stærstu leiðunum skipti miklu mál til að ná markmiðum um fjölgun farþega. Aukin áhersla á forgangsgreinar getur líka verið fyrsta skrefið í uppbyggingu borgarlínu.

Stjórn Strætó hefur jafnframt lagt áherslu á sölu og markaðsmál, farið hefur verið farið í markvissar aðgerir til að fjölga föstum viðskiptavinum með útgáfu árskorta fyrir börn og ungmenni svo og aldraða og öryrkja. Strætó appið er mikil bylting og eykur möguleika í markaðsetningu.

Stefna í breytingu á leiðakerfi Strætó á næstu misserum.

Mikilvægt er breytingar á leiðakerfinu séu vel ígrundaðar og hafa þarf í huga að örar og miklar breytingar eru ekki til hagsbóta fyrir viðskiptavinum. Stjórn mælist því til að tekin séu lítil en örugg skref þegar kemur að breytingum á leiðakerfi. Því er lagt til að eftirfarandi tillögur verði skoðaðar og fjármagnaðar:

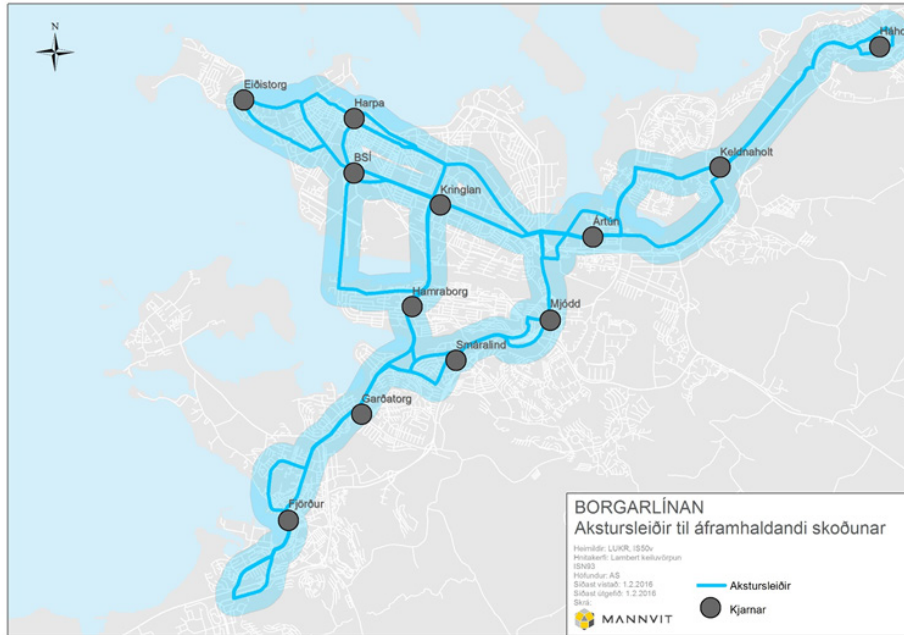
Miklabraut – frá Snorrabraut að Lönguhlíð



Fjöglun forgangsreina. Mikilvægt er að Strætó vinni í samstarfi við sveitarfélögin og Vegagerðina að því að fjölga forgangsreinum og tryggja eins skilvirkt flæði strætisvagna og kostur er á. Það sparar umtalsverðar fjárhæðir og eykur þjónustustig Strætó og gerir hann samkeppnishæfari við einkabílinn.

Stofnleiðakerfið verði endurskoðað. Markmið verður sett að stofnleiðakerfið endurspegli sem best framtíðarlegu Borgarlínu. Þannig tengi stofnleiðakerfið fyrst og fremst saman miðbæjarkjarna sem tilgreindir eru í svæðisskipulaginu

Tíðni verði aukin á stærstu leiðum. Sett verður langtíma markmið að þær leiðir sem endurspegli borgarlínuna séu á mikilli tíðni allan daginn. Fyrstu skrefin í þá átt er að skoðað verði að leiðir 1 og 6 fari á aukna tíðni á annatíma, sjá minnisblað um leiðarkerfið. Stjórn hefur samþykkt tilraunaáðgerð sem felst í því að auka tíðni á leið 1 í 10 mínútur á annatíma og taka leiðina út úr svokölluðu púlsakerfi. Þannig keyrir leiðin ört óháð öðrum leiðum. Með þessari áðgerð sparast jafnframt aukavagnar sem nauðsynlegt hefur verið að blanda inn á leiðina á háannatíma þar sem Strætó hefur ekki náð að halda



í við eftirspurn. Fyrir áramót 2016/2017 þarf að meta hvort ástæða sé til að skoða slíkt hið sama á næst fjölmennustu leiðinni sem er leið 6. Framtíðarsýnin er þá sú að leiðirnar sem tengja miðkjarna allra sveitarfélagana (í samræmi við Svæðisskipulag) keyri örar en aðrar leiðir í kerfinu.

Leggja niður púlsakerfið. Skoðað verði sérstaklega áhrif þess á kostnað og ánægju viðskiptavina að hætta með púlsakerfið eða mætingar. Leiðakerfishópur Strætó vakti athygli á þeim mikla kostnaði sem liggur í kerfinu í dag þegar leiðir eru láttnar bíða eftir öðrum vögnum á helstu biðstöðvunum. Ljóst er að í því er fólgin góð þjónusta sérstaklega fyrir jaðarsvæði en á sama tíma liggur mikill kostnaður í því skipulagi. Unnið er að því að meta hvaða áhrif slík breyting hefði t.d. með tilraun á leið 1 þar sem hún verður tekin út úr púlsakerfinu. Líklegt er að það að taka leiðir út úr púlsakerfi kalli á örari tíðni svo þjónustan sé samkeppnishæf við aðra samgöngumöguleika, en biðtími farþega milli skiptinga á skiptistöðvum mun aukast.

Stoppistöðvar á megin stofnvegum. Það er mat strætó að það að fá stoppisöðvar á stofnvegi (þjóðvegi í þéttbýli) geti sparað fjármuni og straumlínulagað leiðakerfið. Strætó mun leggja aukna áherslu á samstarf við sveitarfélögin og Vegagerðina um slíkar stoppistöðvar en þær gætu t.d verið á:

- Kringlumýrabraut við göngubrúna við Fossvoginn

- Reykjanesbraut við Smáralind og Lindir,
- Reykjanesbraut við Korputún og Vífilstaði.
- Vesturlandsvegi við Korputorg og Bauhaus.

Skóða þarf samhliða að hvetja sveitarfélögin til að setja upp hjólastæði samhliða slíkum stoppistöðvum, en þannig væri hægt að spara akstur inn í hverfin en bæta aðgengi íbúa að stofnleiðum.

Enduskoðun stoppistöðva. Með rafrænu talningakerfi sem fjárfest hefur verið í, eykst geta Strætó til að veita sveitarfélögunum ráðgjöf um hvort ákveðnar stoppistöðvar séu óþarfar. Æskilegt er að sett verði viðmið um hvenær réttlætanlegt er að loka stoppustöð og æskileg fjarlægð á milli stoppustöðva. Leggja þarf mat á hvaða hverfi beri hreinlega ekki almenningssamgöngu kerfi vegna lítillar notkunar, fárra íbúa eða dreifðrar byggðar. Þá þarf mögulega að skerða eða hætta að þjónusta hverfið eða þá að færa þjónustuna yfir í svokölluð pöntunarkerfi. Það er alltaf ákvörðun sveitarfélags hvaða leiðir eru keyrðar innan þess en Strætó mun fúslega veita sveitarfélögnum aðstoð við slíkar ákvarðanir með að leggja mat á þéttleika og nýtingu á leiðinum og kostnað og mögulega hagræðingu af breytingum.

Stjórn og stjórnendur leggja áherslu á að skoða verði hvort hægt sé og skynsamlegt að hafa sömu tíðini á sumrin og veturnar. Í nágrennalöndum okkar þekktist að einhverjar leiðir fara á minni tíðni á sumrin og eru þær þó oft tengdar stöðum sem eru með árstíðabundnar sveiflur, svo sem skólar.

Kostnaðarskiptingamódel. Skoða þarf kostnaðarskiptingarmódel við almenningssamgöngur þannig að sveitarfélögin sjái hag sinn í því að hafa umferðarflæði þannig að hagræði sé sem mest. Miðað við núverandi fyrirkomulag, þá eru leiðir utan stofnkerfisins rúkaðar fyrir hvern ekinn kílómeter innan sveitarfélags. Mögulega ætti að breyta því í aksturstundir, en Strætó greiðir verktökum fyrir eknar stundir en ekki km, þetta má til að byrja með skoða og meta sé vilji innan sveitarfélaganna að gera það.

Hvaða innviði þarf að styrkja innan Strætó til að auka fagþekkingu?

Stjórn og stjórnendur leggja mikla áherslu á tíðari og áreiðanlegri talningar á farþegum til að meta tækifæri til breytinga og hagræðingar í leiðarkerfinu. Keypt hefur verið rafrænt talningarkerfi í 20 vagna. Sú fjárfesting er mikilvægur hluti að áframhaldandi vinnu við breytingu á leiðakerfinu því nauðsynlegt er að hafa raungögn til að vinna með. Vonandi verður talningarbúnaður kominn í gagnid í október 2016 þannig að hægt verði að bera talningar saman við fyrri ár eins og gert hefur verið síðan árið 2005.

Strætó tók á árinu 2016 í notkun öflugri hugbúnaði til að meta áhrif breytinga á legu og tíðni leiða á kostnað á einfaldan og fljótvirkan hátt. Algengt er að stjórn Strætó og/eða sveitarfélög spyrjist fyrir mögulegar breytingar á leiðakerfinu og hvaða áhrif þær mundu hafa á kostnað sveitarfélagsins. Slíkt mat var áður unnið handvirkt og var mjög tímafrekt en tekur í dag mun styttri tíma og gefur áreiðanlegri niðurstöður.

Stjórn Strætó hefur lagt áherslu á sölu og markaðsmál og ákveðið var að ráða markaðsstjóra til að vinna að markaðsmálum með öflugri hætti en áður. Stjórn telur ástæðu til að greina ímynd og sóknarfæri Strætó sem þjónustufyrirtæki sem talar fyrir umhverfisvænum samgöngum. Skoða hvort tækifæri séu til tekjuöflunar með að selja auglýsingar á vögnunum. Unnar verða markaðsáætlanir miðaðar að ákveðnum hópum fólks til að auka notkun á Strætó og umhverfisvænum ferðamáta.

Helstu niðurstöður

Stjórn samþykkti í upphafi þessa árs að yfirfara sérstaklega leiðarkerfi Strætó í samstarfi við hvert og eitt sveitarfélag og í samræmi við vinnu rekstrarráðgjafa og síðar tillögur og mat leiðarkerfishópsins á þeim tillögum. Stjórn er sammála um mikilvægi þess að vanda vel til leiðarkerfisbreytinga og taka frekar lítil skref í þeim efnum og meta árangur og afleiðingar heldur en að ráðast í róttækar breytingar. Það er í samræmi við leiðbeiningar sérfræðinga í almenningssamgöngum sem komið hafa að slíkri skoðun.

Stjórn hefur líka rætt að skoða meigi stofnleiðakerfið og kostnaðarskiptingu sveitarfélaganna en það þarf að gera í samráði og sátt við sveitarfélögin.

Stjórn er sammála um mikilvægi þess að horfa til svæðisskipulags og borgarlínu við aðlögun og breytingar á leiðarkerfinu. Þannig geti stofnleiðakerfi Strætó með fjölgun forgangsreina verið fyrsta skrefið í átt að hágæða almenningssamgöngu kerfi.

Stjórn er sammála um mikilvægi þess að undirbúningur og gagnavinsla fyrir breytingar sé eins og best verður á kosið og því mun stjórn Strætó leggja áherslu á að stjórnendur hafi aðgang að bæði tækni og þekkingu sem undirbyggi slíkt.



strætó.is