

## Framtíðarhópur SSH

### Stefnumótun á sviði almenningssamgangna, vistvænar samgöngur, reiðhjól, samgöngukerfi.

*Drög*

Verkefnahópurinn er skipaður eftirfarandi: Ellý Katrín Guðmundsdóttir, formaður, (Reykjavík), Helga Stefánsdóttir (Hafnarfjörður), Eysteinn Haraldsson (Garðabær), Steingrímur Hauksson (Kópavogur), Stefán Eiríkur Stefánsson (Seltjarnarnes), Tómas G. Gíslason (Mosfellsbær) og Guðrún Ágústa Guðmundsdóttir (stjórnarformaður Strætó bs.)

Verkefnahópurinn hefur fundað fjórum sinnum.

Verkefni hópsins skv. verkefnablaði nr. 8:

**1. Fyrri áfangi:** Skilgreina samningsmarkmið sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu um þátttöku ríkisins í kostnaði við almenningssamgöngur og hjólreiðastígakerfi á höfuðborgarsvæðinu.

**2. Síðari áfangi:** Stefnumótun á sviði almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu með áherslu á vistvæna samgöngumáta og góðar tengingar á milli sveitarfélaga.<sup>1</sup>

Að mati hópsins þótti rökrétt að horfa fyrst þess hvaða stefnumótandi áherslur og markmið sveitarfélögin hafa sett sér, eða eru í mótun, á sviði vistvænna samgangna. Í framhaldi af því yrði skoðað hvaða sameiginlegu samningsmarkmið hópurinn teldi eðlilegt að sveitarfélögin settu sér í viðræðum við ríkið um grunnet almenningssamgangna og hjólreiðastíga á höfuðborgarsvæðinu.

#### A. Áherslur og markmið sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu á sviði vistvænna samgangna.

Hópurinn hefur farið yfir stefnumótandi áherslur og markmið sem sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu hafa sett sér um vistvænar samgöngur. Áherslur sveitarfélaganna eiga sér um margt sammerkt. Öll leggja þau áherslu á að almenningssamgöngur þurfi að vera góðar innan hvers sveitarfélags og að tengingar við nágrannasveitarfélög séu góðar. Öll leggja sveitarfélögin áherslu á að göngu- og hjólstígakerfi þurfi að vera skilvirkt og gott og góðar tengingar þurfi að vera við nágrannasveitarfélög. Öll sveitarfélög leggja áherslu á að draga úr neikvæðum áhrifum bílaumferðar á umhverfi íbúa. Er þar sérstaklega horft til hljóðvistar og loftgæða. Sum sveitarfélög hafa þegar sett sér stefnu um vistvæna orkugjafa fyrir starfsemi sína. Skýr áhersla kemur fram um að sveitarfélög á höfuðborgarsvæðinu þurfi að vinna saman á þessu sviði og að nauðsynlegt sé að styrkja almenningssamgöngur og hjólreiðar með myndarlegum hætti svo þau geti orðið raunhæfur valkostur til móts við einkabílinn. Sjá nánari samantekt í fylgiskjali 1.

Með vísan til ofangreinds eru áherslur sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu á sviði vistvænna almenningssamgangna í meginráttum eftirfarandi:

1. Draga ber úr neikvæðum áhrifum bílaumferðar á umhverfi íbúa og bæjarbrag.
2. Skapa þarf íbúum raunhæfan valkost í samgöngum til móts við einkabílinn.

<sup>1</sup> Þetta er að mati hópsins kjarni þess sem kemur fram um verkefni þetta á verkefnablaðinu.

3. Bæta þarf almenningssamgöngur með aukinni þjónustu bæði innan sveitarfélaga sem og á milli þeirra.
4. Göngu- og hjólastígakerfi þarf að styrkja innan sveitarfélaga og tryggja góðar tengingar á milli sveitarfélaga.
5. Líta þarf á hjólréiðar sem samgöngumáta og byggja upp stígakerfi sem þjónar hjólréiðum sem slíkum.
6. Auka ber notkun innlendra vistvænna orkugjafa.

Strætó bs. hefur einnig unnið að stefnumótun fyrir byggðasamlagið. Stjórnarformaður Strætó bs. hefur tekið saman stutta greinargerð um þá vinnu og er hana að finna í fylgiskjali 2.

### B. Samningsmarkmið sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu um þátttöku ríkisins í kostnaði við almenningssamgöngur og hjólréiðastígakerfi á höfuðborgarsvæðinu.

Ríkisvaldið, Innanríkisráðuneytið og samgönguráð, hafa nýverið sent frá sér skýrslu um grunnnet almenningssamgangna og hjólréiðar. Á grunni þeirrar vinnu er nú óskað eftir samstarfi við sveitarfélög á höfuðborgarsvæðinu um tilraunaverkefni um eflingu almenningssamgangna. Drög að viljayfirlýsingu hafa verið lögð fram og er þau drög að finna í fylgiskjali 3.

Lagt er upp með að samstarfið byggji á sömu forsendum og horft er til í fyrrnefndri skýrslu:

*“Við vinnslu sjálfbærrar samgönguáætlunar með sveitarfélögum á höfuðborgarsvæðinu og áhrifasvæði þess verði gengið út frá þeim forsendum að ríkið skuldbindi sig til að leggja fjármagn í rekstur almenningssamgangna á svæðinu í 10 ára tilraunaverkefni ef á móti koma skuldbindingar sveitarfélaga um mótframlag, markvissar stuðningsaðgerðir og sátt um frestun stórra vegaframkvæmda á höfuðborgarsvæðinu. Framlag ríkisins komi af kolefnisgjaldi sem ríkið innheimtir af jarðefnaeldsneyti og verði af stærðargráðunni 1.000 millj. kr. á ári. Meginmarkmiðið verði að a.m.k. tvöfalda hlutdeild almenningssamgangna í öllum ferðum sem farnar eru á höfuðborgarsvæðinu á tímabilinu. Árangur af þessu tilraunaverkefni verði metinn í framvindumati á tveggja ára fresti og framlög verði þá endurskoðuð.”*

Almennt telur hópurinn að sú nálgun sem lögð er til í ofangreindri skýrslu sé jákvæð og til þess fallin að styrkja sameiginlega sýn og uppbyggingu vistvænna samgöngumáta á höfuðborgarsvæðinu. Þær áherslur sem lagt er upp með í fyrrnefndri skýrslu falla að mörgu leyti vel að þeim stefnumótandi áherslum sem sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu hafa sett sér almenningssamgangna. Hópurinn telur eðlilegt er að ganga til viðræðna en gæta þess að forsendur séu skýrar strax í upphafi.

Mikilvægt er að hafa eftirfarandi sérstaklega í huga:

1. Stórar vegaframkvæmdir á höfuðborgarsvæðinu.

Skilgreina þarf í samvinnu við sveitarfélögin hvaða stóru vegaframkvæmdum megi fresta í tengslum við þetta verkefni. Fara þarf yfir framkvæmdir á höfuðborgarsvæðinu og forgangsraða þeim. Leggja ber áherslu á að þær framkvæmdir sem þegar eru hafnar þurfi að klára. Sömuleiðis er mikilvægt að fresta ekki framkvæmdum sem eru metnar nauðsynlegar vegna umferðaröryggis eða annarra brýnna þarfa. Sem hluta af þessu verkefni ber einnig að skoða hvaða áhrif þetta muni hafa á frestun stórra vegaframkvæmda hjá nágrannasveitarfélögum höfuðborgarsvæðisins sem einnig munu njóta góðs af þessu verkefni. Yfirlit yfir stórar vegaframkvæmdir á höfuðborgarsvæðinu er að finna í fylgiskjali 2.

2. Forgangur almenningsvagna í umferðinni.

Til þess að almenningssamgöngur verði samkeppnishæfar við einkabílinn þarf að skapa þeim forgang í umferðinni. Forgangsreinar eru mikilvæg forsenda þess að vel til

- takist. Mikilvægt er að forgangur almenningsvagna í umferðinni verði kortlagður strax í upphafi verkefnis og mótuð tímasett áætlun varðandi framgang þeirrar áætlunar.
3. Dreifing fjármagns á verkefnatíma.  
Verkefnið þarf að gefa kost á dreifingu fjármagns í mismiklu magni yfir verkefnatímamann. Í upphafi verkefnisins þarf að gera áttak í að endurnýja strætisvagna og bæta þjónustu við farþega með forgangi fyrir strætó og eflingu leiðarkerfis. Mikilvægt er að kortleggja verkefnið vel í upphafi og setja niður hvernig dreifa þurfi fjármagni.
  4. Niðurgreiðsla olúgjalds.  
Í dag niðurgreiðir ríkisvaldið olúgjald til Strætó um 85%. Tilraunaverkefnið sem hér er til skoðunar felur m.a. í sér niðurfellingu á niðurgreiðslu olúgjalds til Strætó bs. Niðurfellingin mun verða hvatning til fjölgunar vistvænna strætisvögna og er það vel. Það mun hins vegar taka Strætó bs. einhver ár að endurnýja flota sinn með vistvænum vögnum og því er mikilvægt að niðurgreiðsla olúgjalds verði skorin niður í einhverjum áföngum.
  5. Viðhald og rekstur stofnbrauta í þéttbýli.  
Ríkisvaldið leitast nú við að afhenda sveitarfélögum til eignar ákveðnar stofnbrautir og vegi í þéttbýli án samráðs. Gjörningi þessum fylgja engin fjárframlög til sveitarfélaga þrátt fyrir að skapa talsvert aukinn kostnað fyrir sveitarfélög í viðhald og rekstur vega. Mikilvægt er að skoða hversu mikinn kostnað þessi gjörningu mun hafa í för með sér fyrir sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu. Það er umhugsunarefni hvort hægt sé að tala um viðbótarfjárframlag frá ríkinu til samgöngumála sveitarfélaga í gegnum þetta tilraunaverkefni þegar á sama tíma er unnið að því að færa kostnað af vegum frá ríki til sveitarfélaga.
  6. Staðfesting á fjárframlagi ríkis.  
Mikilvægt að ríkið staðfesti að hluti kolefnisgjalds muni fara í þetta verkefni áður en lagt er í mikla vinnu við þetta verkefni.
  7. Ríki og sveitarfélög til fyrirmyndar í almenningsvöngum.  
Ríki og sveitarfélög þurfa að stuðla að því að starfsfólk ríkis og sveitarfélaga ferðist í sinni vinnu með almenningsvögnum eða á annan vistvænan hátt. Við skipulag og hönnun mannvirkja á þeirra vegum ber ríki og sveitarfélögum að stuðla að þessari þróun. Mikilvægt er að ríki og sveitarfélög séu til fyrirmyndar.

f.h. verkefnahóps 8  
EKG/24.júní 2011

## Áherslur og markmið sveitarfélaga

### Álftanes

Í hópnum var enginn fulltrúi frá Álftanesi og er hér ekki gert sérstaklega grein fyrir stefnumótandi áherslum Álftaness á sviði almenningssamgangna. Áherslur Álftaness, eins og þær birtast í aðalskipulagi sveitarfélagsins stangast þó ekki á við þær áherslur sem sameiginlegar eru í öðrum sveitarfélögum.

### Garðabær

Í aðalskipulagi Garðabæjar 2004-2016 er meginmarkmið þjónustukerfis samgangna að taka mið af umhverfissjónarmiðum og stefnt að því að halda mengun í lágmarki og að auka öryggi vegfarenda. Þar sem stofnbrautir höfuðborgarsvæðisins liggja í gegnum bæinn er mikilvægt að útfærsla þeirra verði þannig að þær hindri ekki samgang íbúa milli bæjarhuta og valdi sem minnstu ónáði og hljóðvist verði tryggð. Áhersla er lögð á góða tengingu leiðarkerfis almenningsvagna við miðbæ Garðabæjar og tryggðar verði góðar göngu- og hjólaleiðir á milli hverfa, skólasvæða og annarra áfangastaða. Áhersla er lögð á að stígakerfið sinni börnum og ungmennum bærjarins vel enda æskilegast að þau ferðist um bæinn gangandi eða hjólandi.

Umhverfisstefna Garðabæjar leggur áherslu á að dregið verði úr neikvæðum áhrifum umferðar. Áhersla er m.a. lögð á fagurfræðilega hönnun og frágang mannvirkja, stofnbrautir verði með fáum en greiðfærum gatnamótum, að við gerð skipulags verði gert ráð fyrir undirgöngum/göngubúrum þar sem gönguleiðir liggja þvert á stofnbrautir og göngu- og hjólastígakerfi bærjarins verði áfram bætt og tengingar þeirra við nágrannasveitarfélögin.

### Hafnarfjörður

Málefnasamningur núverandi pólitísku meirihluta Hafnarfjarðarbæjar leggur áherslu á sjálfbærni, þ.á.m. í samgöngum. Áhersla er lögð að eflingu almenningssamgangna og styrkingu göngu- og hjólastígakerfis bæði innan Hafnarfjarðar og tengingar til nágrannasveitarfélaga. Í samstarfi við nágrannasveitarfélög þurfi að styrkja þessa ferðamáta svo þeir verði raunhæfur valkostur í samanburði við einkabílinn. Umhverfisvöktun verði aukin í samstarfi við nágrannasveitarfélögin sem og samstarf varðandi skipulag, vegtengingar o.fl.

Aðalskipulag Hafnarfjarðar 2005-2025 setur m.a. eftirfarandi meginmarkmið í samgöngum:

- Almenningsamgöngur verði eflar með forgangi vagna á meginleiðum.
- Gæði umferðarkerfisins sem þjónustukerfis verði tryggð.
- Leitast verði við að draga úr neikvæðum áhrifum bílaumferðar með mótvægisáðgerðum og með því að beina þungaumferð fram hjá meginbyggð.
- Með skipulagi og uppbyggingu vandaðs göngu- og hjólreiðastígakerfi skal unnið að því að draga úr bílaumferð.

Fjölskyldustefna Hafnarfjarðarbæjar frá 2007 leggjur áherslu á þróun almenningssamgangna og að leitast verði við að draga úr neikvæðum umhverfisáhrifum bílaumferðar.

Staðardagskrá 21 fyrir Hafnarfjörð (2011) leggur einnig áherslu á að efla beri almenningssamgöngur og að hjólreiðar fá sess sem samgöngumáti og að hjóla- og göngustígakerfi bæjarins verði bætt þannig hjólreiða verði raunhæfur valkostur sem samgöngumáti. Áhersla verður lögð á vistvæn innkaup.

Á vegum Hafnarfjarðarbæjar starfa nú tveir hópar sem eru að skoða almenningssamgöngur innan Hafnarfjarðar annars vegar og hjólreiðar hins vegar.

## Kópavogur

Í samræmi við gildandi staðardagskrá 21 fyrir Kópavog frá árinu 2003 það stefna bæjarins að samgöngur verði greiðar og öruggar og að umhverfisáhrif bifreiðaumferðar verði sem minnst. Enn fremur að stígakerfi og almenningssamgöngur verði raunhæfur valkostur í samgöngum. Í staðardagskránni setur Kópavogsbær sér það markmið að auka nýtingu almenningsvagna og markaðshlutdeild almenningssamgangna úr 4% í 6% innan gildistíma svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins 2000-2024.

Staðardagskráin er í samræmi við aðalskipulag Kópavogs 2000-2012 sem leggur áherslu á að dregið verði úr óþægindum af bílaumferð, almenningssamgöngur verði eflar og að stígakerfið verði byggt upp með öflugum hætti svo aðrir ferðamátar en einkabíllinn verði raunhæfur valkostur.

Sambærilegar áherslur eru til umræðu í vinnu við nýja umhverfisstefnu Kópavogs en í þeirri vinnu er horft enn frekar til úblásturs gróðuhúsalofttegunda og vistvænna orkugjafa og mótun sérstakrar hjólreiðaáætlunar. Sem fyrr er rætt um almenningssamgöngur sem áherslumál í samstarfi við nágrannasveitarfélög.

Nýtt aðalskipulag er í vinnslu fyrir Kópavog. Staðardagskrá 21 mun verða hluti af nýju aðalskipulagi. Í þeim drögum sem nú eru til skoðunar eru eftirfarandi meginmarkmið sett fram á sviði samgangna:

- **Samgöngur:** (i) Samgöngumannvirki anni eftirspurn en jafnframt verði öðrum ferðamátum gert hærra undir höfði til að minnka fjárfestingaþörf, landnotkun og áhrif mannvirkja á umhverfið. (ii) Aukið umferðaröryggi í Kópavogi.
- **Stígakerfi:** (i) Unnið verði að uppbyggingu hjólastígakerfis sem raunhæfan valkost við bílinn. (ii) Útivistarsvæði verði vel tengd göngu-, hjólreiða og reiðleiðaneti Kópavogs.
- **Almenningssamgöngur:** Almenningsamgöngur verði raunhæfur valkostur fyrir íbúa Kópavogs og þjóni þröfum þeirra sem best.
- **Hljóð- og loftmengun:** Draga úr neikvæðum áhrifum bílaumferðar.

## Mosfellsbær

Aðalskipulag Mosfellsbæjar 2002-2024 leggur áherslu á almenningssamgöngur, uppbyggingu göngu- og hjólastíga og dregið verði úr mengun frá samgöngum. Stefnt skuli að því að almenningssamgöngur skuli verða raunhæfur valkostur sem flestra og að þessu skuli huga sérstaklega við skipulag nýrra íbúðahverfa. Stefnt skuli að því að fjarlægð frá íbúð að biðstöð almenningsvagna verði að jafnaði ekki lengri en 400 m í þéttbýli. Vandað skuli til göngu- og hjólastígakerfis sem tengist stígakerfi nágrannasveitarfélaga. Net aðalstíga tryggi greiðan aðgang að þjónustustofnunum og helstu áfangastöðum öðrum. Gatnakerfi bæjarins skuli ekki einungis taka mið af umferðaröryggi og afkastagetu heldur einnig umhverfi og bæjarmynd.

Í framkvæmdaáætlun Staðardagskrár 21 til 2020 fyrir Mosfellsbæ er með sama hætti lögð áhersla á uppbyggingu og viðhald göngu- og hjólréiðastíga og hjólréiða sem samgöngumáta. Í staðardagskránni er einnig hvort til þess að hvetja fyrirtæki í bænum til þess að tileinda sér vistvæna samgöngumáta og að Mosfellsbær setji sér markmið um notkun vistvænna ökutækja í sínum rekstri. Þessi áhersla birtist nú í umhverfisstefnu bæjarskrifstofu Mosfellsbæjar.

Umhverfisáætlun Mosfellsbæjar 2006-2010 leggur skýra áherslu á vistvæna samgöngumáta. Horft er til þess að styrkja vistvæna samgöngumáta sem raunhæfan valkost við einkabílinn og þannig akstri einkabílsins. Mosfellsbær setur sér það markmið að notkun almenningsvagna tövfaldist á tímabilinu með skilvirkari þjónustu Strætó. Ennfremur að göngu- og hjólastígar verði skilgreindir sem samgönguæðar og hannaðir og viðhaldið sem slíkum. Hjólareinar verði settar meðfram öllum stofnbrautum.

## Reykjavík

Umhverfisáhrif samgangna hafa mikið verið til umfjöllunar hjá Reykjavíkurborg undanfarinn áratug. Bílum hefur fjölgað mjög mikið í borginni og áhyggjur hafa skapast af neikvæðum áhrifum bílaumferðar á umhverfi, heilsu og borgarbrag. Borgin hefur einsett sér að snúa þessari þróun við og þar munu almenningsamgöngur þurfa að gegna lykilhlutverki. Fjölga þarf farþegum og gera þarf strætisvagna vistvæna. Með þetta að leiðarljósi hefur borgin lagt línurnar og sett sér markmið í stefnumótun sinni undanfarin ár.

Í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2001-2024 er lögð áhersla á að draga úr neikvæðum áhrifum bílaumferðar á umhverfið og efla vistvænar samgöngur. Nýtt aðalskipulag er nú í mótun og þar er lögð rík áhersla á vistvænar samgöngur.

Vistvænar áherslur eru grunnurinn að samgöngustefnu borgarinnar frá árinu 2006 þar sem borgin setur sér eftirfarandi framtíðarsýn: „Reykjavík – borg sem tryggir greiðar og öruggar samgöngur fyrir alla; samgöngur er jafnframt stuðla að bættu umhverfi, góðri heilsu og aðlaðandi borgarbrag.“ Samgöngustefnan setur fram eftirfarandi megináherslur í samgöngumálum borgarinnar: (i) Reykjavíkurborg hyggst draga úr neikvæðum áhrifum samgangna á umhverfið. (ii) Breyttar ferðavenjur borgarbúa geta stuðlað að bættri heilsu. (iii) Borgarbúum skal gert kleift að taka ákvörðun um þann hátt er hentar hverju sinni, byggða á vegalengd, veðurfari, eigin heilsu og fleiru, óháða samgöngukerfinu.

Staðardagskrá 21 fyrir Reykjavík 2006-2015 leggur áherslu á að í Reykjavík verði hægt að ferðast á auðveldan og öruggan hátt og án þess að menga umhverfið. Varðandi almenningsamgöngur er það markmið sett að almenningsamgöngur á höfuðborgarsvæðinu tvöfaldist á næstu 20 árum miðað við árið 2006. Borgin setur sér ennfremur það markmið að draga úr mengun vegna samgangna.

Í loftlags- og loftgæðastefnu borgarinnar eru sett fram þau markmið að draga úr nettólosun gróðurhúsalofttegunda um 35% til ársins 2020 og 73% til ársins 2050 miðað við losun 2007. Aðgerðir og leiðir á sviði samgangna skipa mikilvægan sess í þessari stefnumótun en tæplega 70% útblásturs gróðurhúsalofttegunda í Reykjavík koma frá samgöngum.

Samþykktar leiðir að þessu markmiði eru eftirfarandi:

- Stutt verði við aukna notkun vistvænna samgöngukosta og dregið úr ferðapörf íbúa og starfsmanna Reykjavíkurborgar.
- Stefnt er að því að hlutdeild hjólandi og gangandi verði 30% árið 2020.

- Hlutdeild almenningssamgangna tvöfaldist á næstu 20 árum.
- Dregið verði úr mengun vegna slits á götum meðal annars með því að dragar úr notkun nagladekkja þannig að árið 2012 verði undir 20% bifreiða á nagladekkjum.
- Stuðlað verði að innleiðingu vistvænna orkugjafa og fjölgun vishæfra ökutækja.
- Dregið verði úr neikvæðum umhverfisáhrifum samgangna með hönnun og tæknilegum lausnum.

Reykjavíkurborg hefur samþykkt sérstaka stefnu á sviði hjólríða, *Hjólaborgin*. Samþykkt aðgerðaráætlun sem henni fylgir gerir ráð fyrir lagningu 10 km af hjólastígum á hverju ári í 10 ár.

Reykjavíkurborg hefur sett sér samgöngustefnu fyrir starfsemi borgarinnar sem er í takt við ofangreindar áherslur og á að styðja við þær. Innkaupareglur borgarinnar styðja enn fremur við vistvænar samgöngur.

### **Seltjarnarnesbær**

Í Aðalskipulagi Seltjarnarnesbæjar 2006-2024 er stefnt að aukinni hlutdeild almenningsvagna í samgöngum, með því að stuðlað að bættri þjónustu almenningssamgangna, einkum þegar ferðapörfin er hvað mest á álagstímum. Áfram verður gætt að samræmi sé á milli áætlana Reykjavíkurborgar og Seltjarnarness varðandi stígakerfi sveitarfélaganna.

Stefnt er að því að frágangur og viðhald allra göngu- og hjólríðastíga á skipulagstímabilinu verði til fyrirmyndar. Núverandi notkun stígakerfisins tengist fyrst og fremst útivist sem gönguferðum barna og unglinga til og frá skóla. Efla þarf notkun göngustíga til notkunar til styttri ferða í þeim tilgangi að draga úr bílaumferð.

Stefnt er að því að efla kynningu um vistvænar samgöngur og sjálfbæra þróun í skólum á jákvæðan og uppbyggilegan hátt sem beinist að upplifun, þekkingu, skilningi og færni til að velja og taka taka þátt í verkefnum samfélagsins í öllu sem lítur að umhverfinu.

Markmið Seltjarnarnesbæjar er að:

- Tryggja vandað og öflugt samgöngukerfi fyrir alla samgöngumáta þar sem öryggi vegfarenda er haft í fyrirrúmi.
- Halda hávaða- og loftmengun í lágmarki.
- Vistvænar samgöngur verði eflar eftir fremsta megni.
- Auka fræðslu meðal unglinga um vistvænar samgöngur.

Á síðustu árum hefur rýmingaráætlun tengd áhættumati höfuðborgarsvæðisins verið til umræðu innan sveitarfélagsins og getu vegakerfisins til að bera þann umferðarþunga komi til rýmingar. Leggja þarf áherslu á að byggja upp mislæg gatnamót við helstu stofnbrautir í og út af höfuðborgarsvæðinu sem tryggir greiðan aðgang vegfarenda á álagstímum, sem um leið stytir viðbragðs- og ferðatíma slökkviliðs, sjúkrabifreiða og strætó.

## Stefnumótun Strætó bs.<sup>2</sup>

Um nokkurt skeið hefur verið kallað eftir samræmdri stefnu sveitarfélaganna um almennings- og strætósamgöngur. Allt frá ársbyrjun 2009 hefur verið unnin stefnumótunarvinna hjá Strætó bs. Það er ætlun Strætó bs. að bjóða hagkvæmar en fjölþættar og umhverfisvænar almennings- og strætósamgöngur til þeirra er slíkt kjósa og stuðla þar með að auknum farþegafjölda. Ljóst er að með fjölbreyttari og fjölþættari samgönguúrræðum í framtíðinni mun öll þjónusta taka meira mið af þörfum einstaklingsins og sértækum ferðapörfum hans á hverjum tíma (t.d. með flexferðum, teletaxi o.fl.). Þannig sér Strætó bs. það fyrir sér að slagorð fyrirtækisins endurspegli þessa breytingu þannig: **Strætó flytur fólk þegar fólk er á ferðinni** í staðinn fyrir: **Strætó flytur fjölda fólks þegar fjöldi fólks er á ferðinni**.

### Áskoranir og framtíðarsýn Strætó bs.

Miklar áskoranir blasa við Strætó bs. á næstu árum. Kröfur um umhverfisvæna og betur búna vagna eru alltaf að verða meiri og þarf fyrirtækið að bregðast við því ef það ætlar ekki að missa frá sér farþega. Fólk gerir meiri kröfur til Strætó bs. bæði hvað varðar leiðarkerfið, vagnana, almenna þjónustu og aðengi að upplýsingum. Við þessum kröfum vill og verður Strætó bs. að bregðast. Strætó bs. lítur á það sem sérstaka áskorun að auka fjölda þeirra sem nýta sér strætó. Tækifærin til þess blasa við. Íbúum á höfuðborgarsvæðinu fjölgar stöðugt og sömuleiðis einkabílum. Það verður því sífellt erfiðara að komast leiðar sinnar á einkabílum, þar sem gatnakerfið annar ekki öllum þessum bílum á háannatíma. Með því að gefa strætó forgang í umferðinni, t.d. með sérstökum akreinum, getur það tekið mun styttri tíma fyrir fólk að komast á leiðarenda heldur en ef það notar einkabílinn.

Framtíðarsýn Strætó er sú að í árslok 2014 verði Strætó þekkt sem fyrirmyndarfyrirtæki á sviði hagkvæmra, fjölþættra, umhverfisvænna og skilvirkra fjöldasamgangna. Þjónusta Strætó verði framúrskarandi og henti mikilvægustu markhópum fjöldasamgangna. Leiðarkerfi Strætó verði skilvirkt og hagkvæmt og að viðskiptavinir kjósi að komast leiðar sinnar með strætó vegna þess að það sé mun hagkvæmari, umhverfisvænni og jafnframt fljótlegri kostur en að nota einkabíl. Það er jafnframt framtíðarsýn fyrirtækisins að starfsfólk Strætó verði á sama tíma ánægt og stolt af sínum störfum, að nýting á fjármagni sem bundið er í rekstrinum verði með því besta sem þekkist og eigendur Strætó verði ánægðir með það samfélagslega virði sem þjónusta þeirra skapar.

---

<sup>2</sup> Þessi texti er byggður á Handbók Strætó bs. – Verkferakistu stjórnenda: kaflana um stefnumótun Strætó og áskoranir og framtíðarsýn Strætó bs.

Einnig er að finna í fyrrgreindri Handbók Strætó bs.: Stefnumótun Strætó bs. 2009 sem er MBA verkefni við Háskóla Íslands.



## Fylgiskjal 3

### Viljayfirlýsing ríkis og samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu (SSH) um tilraunaverkefni um eflingu almenningsamgangna

Aðilar þessarar yfirlýsingar, fjármálaráðuneytið, innanríkisráðuneytið, Vegagerðin og Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, eru sammála um að vinna að samningi um uppbyggingu og rekstur almenningsamgangna 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 almenningsamgangna sem tengja höfuðborgarsvæðið við nágrennasveitarfélögin.

Samningsdrög ofangreindra aðila byggja á drögum samgönguráðs að stefnumótun vegna samgönguáætlunar 2011-2022 frá maí 2011 en þar segir:

*“Við vinnslu sjálfbærrar samgönguáætlunar með sveitarfélögum á höfuðborgarsvæðinu og áhrifasvæði þess verði gengið út frá þeim forsendum að ríkið skuldbindi sig til að leggja fjármagn í rekstur almenningsamgangna á svæðinu í 10 ára tilraunaverkefni ef á móti koma skuldbindingar sveitarfélaga um mótframlag, markvissar stuðningsaðgerðir og sátt um frestun stórra vegaframkvæmda á höfuðborgarsvæðinu. Framlag ríkisins komi af kolefnisgjaldi sem ríkið innheimtir af jarðefnaeldsneyti og verði af stærðargráðunni 1.000 millj. kr. á ári. Meginmarkmiðið verði að a.m.k. tvöfalda hlutdeild almenningsamgangna í öllum ferðum sem farnar eru á höfuðborgarsvæðinu á tímabilinu. Árangur af þessu tilraunaverkefni verði metinn í framvindumati á tveggja ára fresti og framlög verði þá endurskoðuð.”*

Tillaga samgönguráðs er í samræmi við eina af tíu lykilaðgerðum aðgerðaáætlunar í loftslagsmálum og áherslur í samstarfsyfirlýsingu ríkisstjórnarinnar.

Starfshópur innanríkisráðuneytisins og starfshópur SSH um framtíð almenningsamgangna og vistvænna samgangna á höfuðborgarsvæðinu vinni að samningi sem liggja fyrir þann 1. september næstkomandi. Í samningsdrögum verði m.a. sett fram mælanleg samningsmarkmið fyrir framvindumat tilraunaverkefnisins, tillögur að kostnaðarskiptingu ríkis og sveitarfélaga, skilgreining stórra vegaframkvæmda sem frestast o.fl. Efni samningsdraga verði hluti af tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun 2011-2022 sem stefnt er að því að leggja fyrir Alþingi í haust.

Viljayfirlýsing og samningsdrög eru með fyrirvara um fjárlög og niðurstöður í umræðum og afgreiðslu Alþingis á samgönguáætlun.

Reykjavík, XX. júní 2011

F.h. Fjármálaráðuneytisins

F.h. Innanríkisráðuneytisins

---

---

F.h. Vegagerðarinnar

F.h. SSH

---

---

Fylgiskjöl viljayfirlýsingar:

1. Samgönguáætlun 2011-2022. *Drög að stefnumótun* (Samgönguráð, maí 2011).
2. Grunnnet almenningsamgangna á suðvestursvæði, grunnnet hjólréiðastíga á höfuðborgarsvæði – Tillögur til umræðu (Starfshópur samgönguráðs, mars 2011)
3. Samgöngur á höfuðborgarsvæðinu – Rannsóknar- og þróunarverkefni. Tillaga að verkefnaáætlun (Starfshópur samgönguráðs, febrúar 2011).

Fylgiskjal 4

**Stórframkvæmdir á höfuðborgarsvæðinu**