

**STARFSHÓPUR SAMGÖNGURÁÐS UM GRUNNET
ALMENNINGSSAMGANGNA OG HJÓLREIÐASTÍGA**

**GRUNNET ALMENNINGSSAMGANGNA Á SUÐVESTURSVÆÐI
GRUNNET HJÓLREIÐASTÍGA Á HÖFUÐBORGARSVÆÐI**

- TILLÖGUR TIL UMRÆÐU

MARS 2011

Úr erindisbréfi starfshóps samgönguráðs um grunnet almenningsamgangna og hjólreiðastíga:

Í samstarfsyfirlýsingu ríkisstjórnar Samfylkingarinnar og Vinstrihreyfingarinnar - græns framboðs kemur fram að vinna eigi áætlun um sjálfbærar samgöngur í samvinnu við sveitarfélögin, með það að markmiði að draga úr þörf fyrir einkabílinn. Í slíkri stefnu verði almenningsamgöngur um allt land stórefldar og fólki auðveldað að komast leiðar sinnar gangandi eða á reiðhjól. Almenningsamgöngur verði sjálfsagður hluti samgönguáætlunar

Samkvæmt lögum um samgönguáætlun skal við mótun hennar skilgreina það grunnkerfi sem ætlað er að bera meginþunga samgangna. Grunnkerfið (grunnetið) í SGÁ 2007-2018 samanstendur af flugvöllum, flugleiðum, höfnum, vegum og ferju- og siglingaleiðum auk þess sem siglingaleiðir og flugleiðir til/frá landinu teljast til grunnnetsins. Í samgönguáætlun er sett fram áætlun um fjáröflun, útgjöld og helstu framkvæmdir í þessu grunneti.

Skilgreining á grunneti almenningsamgangna og grunneti hjólreiða- og göngustíga, sem ætlað er að bera meginþunga umferðar þessarar samgöngumáta, liggur ekki fyrir.

Verkefni starfshópsins er tvíþætt:

1. Til að ná fram hagkvæmri og skilvirkri nýtingu þess fjármagns sem veita á til eflingar almenningsamgangna á áætlunartímabilinu er verkefni hópsins að gera fyrstu tillögu að skilgreiningu á því grunneti almenningsamgangna sem samgönguáætlun mun ná til. Tillaga hópsins verði grundvöllur umræðna, útgangspunktur í mótun sjálfbærra samgönguáætlana sem vinna á með sveitarfélögunum. Ganga þarf út frá því að þessi fyrsta tillaga að grunneti almenningsamgangna tengi saman sóknarsvæði landsins og hafi endastöðvar í skilgreindum samgöngumiðstöðvum þjónustukjarna á hverju sóknarsvæði. Hópurinn taki m.a. mið af fyrirliggjandi tillögu um stefnumótun í almenningsamgöngum frá september 2010 og leiðakerfi Strætó bs. og annarra almenningsamgöngufyrirtækja.
2. Í 27. gr. vegalaga frá 2007 kemur fram að í samgönguáætlun er heimilt að veita fé til almennra hjólreiða- og göngustíga meðfram umferðarmestu þjóðvegum samkvæmt sérstakri áætlun sem gerð skal að höfðu samráði við sveitarfélög. Til að ná fram hagkvæmri og skilvirkri nýtingu þess fjármagns sem veita á til eflingar göngu- og hjólreiða á áætlunartímabilinu er verkefni hópsins að gera fyrstu tillögu að skilgreiningu á því grunneti hjólreiða- og göngustíga sem samgönguáætlun mun ná til og hvernig haga á samráði við sveitarfélög. Tillagan verði grundvöllur umræðna, útgangspunktur í mótun sjálfbærra samgönguáætlana sem vinna á með sveitarfélögunum. Hópurinn kynni sér m.a. hjólreiðaáætlun Reykjavíkurborgar auk annarra fyrirliggjandi gagna við mótun tillögunnar.

1. Inngangur

Starfshópur um grunnet almenningssamgangna og hjólreiðastíga var skipaður af samgönguráði í nóvember 2010. Þátttakendur í starfshópnum voru eftirfarandi:

Auður Eyvinds, forstöðumaður hagdeildar, Vegagerðinni,
Baldur Grétarsson, deildarstjóri, Vegagerðinni,
Þorsteinn R. Hermannsson, verkfræðingur, innanríkisráðuneytinu, formaður.

Strætó bs. vann umræðutillögu að grunneti almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu með starfshópnum.

Vinna starfshópsins miðar að því að tillögur að viðkomandi grunnetum verði til viðmiðunar á samgönguáætlun þegar sett er fram áætlun um útgjöld og helstu framkvæmdir á þessum grunnetum. Meginmarkmiðið er að með tillögum starfshópsins hafi samgönguyfirvöld:

- a) Fyrstu tillögur til umræðu við mótun sjálfbærra samgönguáætlana með sveitarfélögum á næstu misserum.
- b) Raunhæf viðmið til að ákvarða hversu mikið fjármagn eigi að renna í rekstur og uppbyggingu almenningssamgangna og hjólreiðastíga á næstu misserum.
- c) Tillögur að grunnkerfum þessara samgöngumáta til viðmiðunar við ákvarðanir um hvaða framkvæmdir ríkið leggur fjármagn í.

Í upphafi hafði starfshópurinn til hliðsjónar þær forsendur sem liggja að baki skilgreiningum á grunneti vegakerfisins eins og það er skilgreint í SGÁ 2007-2018. Þar segir m.a. að “grunnet vegakerfisins nær til allra byggðakjarna með um það bil 100 íbúa eða fleiri. Það nær jafnframt til þeirra staða sem eru mikilvægastir fyrir félagslega og efnahagslega þróun íslensks samfélags þ.m.t. fyrir flutninga fólks og vöru, ferðaþjónustu og flutninga til og frá landinu”.

Í texta um svæðaskiptingu sóknaráætlunar kemur fram að *höfuðborgarsvæðið* er aðeins um þúsund ferkílómetrar eða um eitt prósent af flatarmáli landsins. Vegalengdir milli einstakra byggðakjarna innan þess eru afar stuttar eða innan við tuttugu kílómetrar. Þar bjuggu rétt um **200 þús. manns** þann 1. janúar 2010 eða rétt um 63% þjóðarinnar. *Suðvestursvæðið*, sem einnig er nefnt „stórhöfuðborgarsvæði“ í þingsályktun um sóknaráætlun, er rétt um 150 kílómetrar frá Bifröst í Borgarbyggð til Stokkseyrar í Árborg annars vegar og Sandgerðis á Suðurnesjum hins vegar. Á þessu svæði búa **245 þús.** eða 77% þjóðarinnar. Hvort sem litið er til Höfuðborgarsvæðisins eða Suðvestursvæðisins er hér augljóslega um að ræða þéttbýlt svæði þar sem vegalengdir eru tiltölulega stuttar og umferðarhindranir helst af völdum umferðarinnar sjálfrar [<http://www.forsaetisraduneyti.is/verkefni/soknaraetlun-2020/landshlutar/mannfjoldi/>].

Í erindisbréfi kemur fram að hlutverk hópsins er að horfa til landsins alls í vinnu sinni. Við upphaf vinnu var ákveðið að afmarka skilgreiningu á grunneti hjólreiða við höfuðborgarsvæðið þar sem aukin notkun reiðhjóla sem samgöngutækja skilar mestum hagrænum og umhverfis-legum ávinningi á því svæði. Því er líklegast að fjármagni ríkisins til hjólreiðainniðnaðs verði varið þar, a.m.k. til að byrja með.

Nú er í gangi vinna Innanríkisráðuneytisins og Vegagerðarinnar með landshlutasamtökum sveitarfélaga sem miðar að breyttu fyrirkomulagi á skipulagi almenningssamgangna sem ríkið hefur hingað til styrkt. Stefnt er að því að gera langtímasamninga við landshlutasamtökin um yfirtöku þessara almenningssamgangna. Þessi samvinna mun leiða í ljós hvaða leiðir á landi sem ríkið styrkir í dag verða skipulagðar og reknar af landshlutasamtökum og hvort og hvaða leiðir ríkið mun áfram skipuleggja og styrkja beint. Með hliðsjón af framvindu þess verkefnis

ákvað starfshópurinn að afmarka skilgreiningu á grunnneti almenningssamgangna í bili við *höfuðborgarsvæðið og suðvestursvæði*. Á því svæði hafa almenningssamgöngur möguleika á að verða öflugur ferðamáti sem skila meiri hagrænum og umhverfislegum ávinningi en almenningssamgöngur utan svæðisins.

Í skýrslu starfshóps um að efla almenningssamgöngur sveitarfélaga frá júlí 2008 var fjallað um almenningssamgöngur á landi innan sveitarfélaga eða afmarkaðra svæða. Skv. henni voru almenningssamgöngur í boði í átta sveitarfélögum á Íslandi fyrir utan sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu. Auk þess hafði á þeim tíma verið hreyft við þeirri hugmynd að taka þær upp í þremur öðrum sveitarfélögum. Samanlagðar niðurgreiðslur sveitarfélaganna vegna þessara samgangna voru árið 2006 um **152 millj. kr.** Skv. skýrslunni vorðu Reykjanesbær, Akureyri og Ísafjörður samtals yfir 130 millj. kr. í almenningssamgöngur innan svæðis árið 2006 en önnur sveitarfélög vorðu innan við 15 millj. kr. hvert. Heildarframlög Akureyrarbæjar, Ísafjarðarbæjar og sveitarfélaga á Suðurnesjum til almenningssamgangna innan sveitarfélags/svæðis nema í dag um **215 millj. kr. á ári**. Frekari upplýsingar um rekstur almenningssamgangna í þessum þremur sveitarfélögum/svæðum 2010 og 2011 er að finna í viðauka III.

Við vinnslu sjálfbærra samgönguáætlana með sveitarfélögum, sem boðuð er í samstarfsyfirlýsingu ríkisstjórnarinnar, þarf á næstu misserum að gera fyrstu tillögur að grunnneti almenningssamgangna og hjólréiðastíga utan höfuðborgarsvæðisins. Almenningsamgöngur innan sveitarfélaga eru, eins og sést að ofan, í boði víðar en á höfuðborgarsvæðinu. Setja þarf almenna reglu um framlag ríkisins í rekstur almenningssamgangna innan svæða/sveitarfélaga til að gæta jafnræðis. Sú reikniregla þarf að innihalda hvata til að auka notkun og m.a. byggja á íbúafjölda, farþegafjölda og lengd ferða (farþegakílómetrar).

Starfshópurinn leggur á það áherslu að tillögur hér á eftir eru fyrstu umræðutillögur að skilgreiningum á umræddum grunnkerfum á höfuðborgarsvæðinu:

- Tillögur sem geta tekið breytingum í samvinnu ríkis og sveitarfélaga.
- Tillögur sem auðvelda samgönguyfirvöldum að áætla umfang þessara grunnkerfa og að veita fjármagni í almenningssamgöngur og hjólréiðar á skilvirkan og markvissan hátt.
- Tillögur sem verða til grundvallar í samvinnuverkefni sérfræðinga ríkis og sveitarfélaga um samgönguskipulag stór- höfuðborgarsvæðisins. Sjá nánar í umfjöllun um verkefnapakka II í tillögum starfshóps samgönguráðs um höfuðborgarsvæðið.

2. Grunnnet almenningsamgangna á suðvestursvæði – Umræðutillaga

Skilgreiningu á umræðutillögu að grunnneti almenningsamgangna má nálgast úr ýmsum áttum. Hér er farin sú leið að greina núverandi kerfi og finna kostnað við rekstur leiða sem starfshópurinn leggur til að verði skilgreindar sem grunnnet almenningsamgangna á höfuðborgarsvæðinu og áhrifasvæði þess (suðvestursvæði). Með þessari nálgun fæst áætlun um umfang kostnaðar við rekstur grunnnets, raunhæft viðmið fyrir samgönguyfirvöld.

2.1 Höfuðborgarsvæðið

Til grundvallar umræðutillögu að grunnneti almenningsamgangna á höfuðborgarsvæðinu er núverandi leiðakerfi Strætó bs. Starfshópurinn fékk Strætó bs. til samstarfs en hjá byggðasamlaginu liggja fyrir ítarleg gögn um kostnað og kostnaðarskiptingu við hverja leið í leiðakerfi fyrirtækisins, þekking og hugmyndir um framtíð almenningsamgangna á svæðinu.

Helstu forsendur sem hópurinn gaf sér er að eðlileg nálgun sé að grunnnet almenningsamgangna innan sveitarfélaganna sjö á höfuðborgarsvæðinu innihaldi þær leiðir í kerfi Strætó bs:

- sem tengja sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu og öll hverfi/borgarhluta með um eða yfir 10 þús. íbúa.
- sem flytja flesta farþega, tengja meginbiðstöðvar í kerfinu og geta orðið grunnur að hraðvagnaleiðum (e. Bus Rapid Transit).
- sem tengjast innanlandsflugi.
- sem tengjast farþegahöfnum.
- sem tengjast meginbiðstöðvum hópferðabifreiða utan af landi.

Þær leiðir og hlutar leiða í núverandi leiðakerfi Strætó bs. sem uppfylla ofangreindar forsendur eru eftirfarandi:

Leið 1:	Hafnarfjörður – Ásgarður – Hamraborg – Hlemmur
Leið 3:	Breiðholt – Mjódd – Hlemmur
Leið 5:	Hlemmur – Sundahöfn (um Borgartún)
Leið 6:	Grafarvogur – Ártún – Hlemmur
Leið 11:	Vestan við Hlemm (Vesturbær og Seltjarnarnes)
Leið 15:	Mosfellsbær – Ártún og Hlemmur – Innanlandsflug
Leið 19:	Norðlingaholt – Selás – Árbær – Ártún
Leið 23:	Álftanes – Ásgarður
Leið 24:	Ásgarður – Mjódd – Ártún

Rekstrarkostnaður við þennan afmarkaða hluta leiðakerfisins, þ.e. þá hluta þessara leiða sem uppfylla gefnar forsendur er alls um **955 milljónir króna á ári**.

Sundurliðun kostnaðar fyrir hverja leið er í töflu hér að neðan. Allar kostnaðartölur eru í milljónum króna á verðlagi í desember 2010 og miða við leiðakerfið og tíðni ferða á þeim tíma.

Strætó bs.	Leið 1	Leið 3	Leið 5	Leið 6	Leið 11	Leið 15	Leið 19	Leið 23	Leið 24	Samtals
Tíðni á annatíma, árdegis & síðdegis	15	15	30	15	15	15	30	60	30	-
Rekstrarkostnaður á ári	249	172	96	201	143	180	134	14	106	1.295
Hlutfall leiðar í grunnneti	100%	100%	23%	100%	28%	60%	45%	100%	84%	74%
Kostnaður í grunnneti	249	172	22	201	41	108	60	14	89	955

Tilgreindur rekstrarkostnaður samanstendur af fjölda klukkustunda sem eknar eru á hverri leið auk fastakostnaðar við hvern vagn sem ekur á leiðinni. Eins og sést í töflunni aka viðkomandi leiðir í sumum tilfellum einnig utan grunnnetsins. Kostnaður við akstur í grunnneti er reiknaður sem hlutfall af heildarkostnaði út frá þeim tíma sem ekið er innan grunnets. Kort yfir leiðir í umræðutillögu að grunnneti er að finna í viðauka I.

Rekstur grunnnetsins innan höfuðborgarsvæðisins kostar miðað við fyrirliggjandi gögn að meðaltali um 9.200 kr. á hverja klukkustund í þjónustu. Miðað við gefnar forsendur um meðalhraða strætisvagna er kostnaðurinn um 420 kr/km að meðaltali.

Í heild kostaði rekstur Strætó bs. árið 2010 um **3,5 milljarða kr.**, kostnaður við rekstur þessarar grunnnetstillögu nemur því um **27%** af heildinni. Tekjur af fargjaldasölu námu um 18% af rekstrarkostnaði og rekstrarframlög eigenda byggðasamlagsins voru um **2,75 milljarðar kr.** Rekstrarframlög sveitarfélaganna námu því tæplega **13.700 kr. á hvern íbúa.**

Fargjaldatekjur á hverri leið í kerfinu liggja ekki fyrir. Rekstur Strætó bs. er með því fyrirkomulagi í dag að byggðasamlagið greiðir að jafnaði í sameiningu rekstur leiða 1-6 (rauðar leiðir) og er kostnaðarþátttaka í hlutfalli við íbúafjölda í hverju sveitarfélagi. Kostnaður við aðrar leiðir er að jafnaði 90% greiddur í samræmi við aksturstíma innan hvers sveitarfélags sem leiðin ekur um en að 10% af byggðasamlaginu.

Árið 2010 fékk Strætó bs. 78 milljónir kr. í endurgreiðslu á olúgjaldi í samræmi við reglugerð nr. 395/2005 en var ekki sérstaklega styrkt að öðru leyti af ríkisvaldinu. Aðrir aðilar, sem vinna sem verktakar fyrir Strætó bs., aka um 43% af heildarvegalengd í kerfinu og því má gera ráð fyrir að almenningssamgöngur á höfuðborgarsvæðinu hafi alls fengið um **137 milljónir kr.** í endurgreiðslu á olúgjaldi. Óbeint rekstrarframlag ríkisins nam skv. því um **680 kr. á hvern íbúa.**

2.2 Suðvestursvæði - Áhrifasvæði höfuðborgarsvæðisins

Auk leiða innan sveitarfélaganna sjö á höfuðborgarsvæðinu gerir starfshópurinn í tillögu sinni ráð fyrir að grunnnet almenningsamgangna á svæðinu innhaldi megintengingar við stærstu kjarna á áhrifasvæði þess þ.e. Reykjanesbæ, Selfoss/Hveragerði og Akranes/Borgarnes sem tilheyra suðvestursvæði í svæðaskiptingu sóknaráætlunar. Fyrirliggjandi upplýsingar um rekstrarkostnað o.fl. á þeim leiðum eru ekki eins ítarlegar og á leiðum innan höfuðborgarsvæðisins.

Í dag aka eftirfarandi leiðir milli höfuðborgarsvæðisins og stærstu kjarna á áhrifasvæði þess:

Leið 51: Selfoss – Hveragerði – Mjódd (60 mín tíðni á annatímum)

Leið 57: Akranes – Kjalarnes – Háholt (60 mín tíðni á annatímum)

Reykjanes Express (REX): Reykjanesbær – Grindavíkurafl. – Vogaafl. – BSÍ

Samkvæmt upplýsingum frá Strætó bs., Sambandi sveitarfélaga á Suðurnesjum og Vegagerðinni var rekstrarkostnaður þessara leiða og framlög frá Vegagerðinni árið 2010 eftirfarandi:

	Rekstrarkostnaður 2010 (millj. kr.)	Framlag frá Vegagerðinni (millj.kr.)	Aths. um framlag
Leið 51	53	10	Heildarframlag til Árborgar og Hveragerðis sem eru með einkaleyfi á leið 51 og leiðinni Selfoss–Eyrarbakki–Stokkseyri.
Leið 57	43	9	Heildarframlag til Akraneskaupstaðar sem er með einkaleyfi á leið 57.
REX	14,5	20	Heildarframlag til samtaka sveitarfélaga á Suðurnesjum sem eru með einkaleyfi á fjórum leiðum á Suðurnesjum.
Samtals	111	39	

Auk þess var sérleyfi á leiðinni Reykjavík - Borgarnes styrkt um **8 millj. kr.** árið 2010.

Beint framlag ríkisins til reksturs almenningssamgangna milli Reykjavíkur og stærstu byggðakjarna á áhrifasvæði höfuðborgarsvæðisins var samkvæmt þessu af stærðargráðunni **30 -47 millj. kr.** árið 2010. Auk þess má gera ráð fyrir að rekstraraðilar hafi fengið olúgjald endurgreitt vegna þessarar þjónustu.

2.3 Rekstrarkostnaður og framlög ríkisins í rekstur 2010 - Samtölur

Áætlaður kostnaður við rekstur grunnnets almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu og áhrifasvæði þess, samkvæmt þessari umræðutillögu starfshópsins, verðlagi og tíðni ferða í desember 2010, er um **1.070 millj. kr. á ári**. Rekstrarkostnaður þessa grunnnets á hvern íbúa Suðvestursvæðis var því um **4.350 kr.** árið 2010.

Vegagerðin hefur hingað til tekið þátt í stofnkostnaði við framkvæmdir við forgangsáðgerðir fyrir almenningssvagna á stofnbrautakerfi höfuðborgarsvæðisins. Gera má ráð fyrir að heildarframlag ríkisins til reksturs almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu og áhrifasvæði þess (Suðvestursvæði) með endurgreiðslu olúgjalds og styrkjum við einkaleyfi og sérleyfi hafi numið um **170-180 millj. kr. árið 2010**. Framlag ríkisins til almenningssamgangna á svæðinu, í formi endurgreiðslu olúgjalds og styrkja, nam því um **16-20%** af rekstrarkostnaði þessa grunnnets árið 2010.

2.4 Efling almenningssamgangna á suðvestursvæði - Forsendur

Til að ná umhverfis- og hagkvæmnimarkmiðum með eflingu almenningssamgangna, göngu og hjólreiða þarf auk fjármagns bæði **úthald og markvissar stuðningsáðgerðir**. Starfshópurinn sér fyrir sér að eftirfarandi forsendur verði til grundvallar samvinnu ríkis og sveitarfélaga um eflingu almenningssamgangna, göngu og hjólreiða á svæðinu:

- Ríkið skuldbindi sig til að leggja fjármagn í rekstur almenningssamgangna á svæðinu í **10 ára** tilraunaverkefni. Á móti verði stórum vegaf framkvæmdum á höfuðborgarsvæðinu frestað.
- Framlag til rekstrar almenningssamgangna verði greitt til landshlutasamtaka á svæðinu (eða beint til Strætó bs) sem á móti ábyrgjast ákveðna þjónustu á skilgreindum leiðum í grunnneti og upplýsa samgöngugyfirvöld árlega um fyrirkomulag þjónustunnar. Styrkveiting verði háð því að þjónusta verði bætt, þ.e. framlög sveitarfélaga í reksturinn skerðist ekki á móti. Sambærilegt fyrirkomulag er þekkt t.d. í Danmörku.
- Framlag frá ríkinu í reksturinn verði einnig háð því að á móti komi skuldbindingar sveitarfélaganna um sátt um frestun stórra vegaf framkvæmda og markvissar

stuðningsaðgerðir sem stuðla að aukinni notkun almenningsamgangna, t.d. í skipulagi byggðar, bílastæðamálum og samgöngustefnu opinberra fyrirtækja.

- Sveitarfélögin og ríkið komi sér saman um mælanleg markmið t.d. í loftslags-, loftgæðamálum og breytingum á ferðamatavali. Í samræmi við forsendur aðgerðaáætlunar í loftslagsmálum verði markmiðið á tíu árum að a.m.k tvöfalda hlutdeild almenningsamgangna í öllum ferðum sem farnar eru á höfuðborgarsvæðinu. Árangur af þessu tilraunaverkefni verði metinn, m.a. með ofangreindum mælikvörðum, í framvindumati á tveggja ára fresti og framlög verði þá endurskoðuð.
- **Fjármögnun:** Hluta af kolefnisgjaldi sem ríkið innheimtir á eldsneyti verði varið í almenningsamgöngur. Á móti verði endurgreiðsla olúgjalds af olíu vegna rekstrar almenningsvagna í áætlunarferðum hætt, þar sem það fyrirkomulag getur unnið gegn vistvænni endurnýjun almenningsvagna og þar með umhverfismarkmiðum. Samkvæmt fjárlögum 2011 er gert ráð fyrir að kolefnisgjald af öllu jarðefnaeldsneyti sem notað er í landinu skili í heild um 3,1 milljarði kr. á árinu.
- Mótun og framfylgd sameiginlegrar áætlunar ríkis og sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu um uppbyggingu og rekstur hjólreiðastíga verði hluti af þessu 10 ára tilraunaverkefni (sjá umræðutillögur hér á eftir).

3. Grunnet hjólreiðastíga á höfuðborgarsvæðinu – Umræðutilögur

3.1 Inngangur

Áætlað er að innan höfuðborgarsvæðisins sé ekinn um helmingur af allri ekinni vegalengd bifreiða á landinu. Samkvæmt ferðavenjukönnun frá 2002 er þriðjungur allra ferða sem farnar eru innan höfuðborgarsvæðisins styttri en 1 km og yfir helmingur þeirra er styttri en 2 km. Ferðir til/frá vinnu eru flestar farnar þegar hvað mest álag er á gatnakerfinu og almennings-samgöngukerfinu með tilheyrandi þörf á aukinni umferðarrýmð gatna og flutningsgetu almennings-samgangna. Samkvæmt könnun frá 2008 er meðalfjarlægð milli heimilis og vinnustaðar 6,5 km á höfuðborgarsvæðinu, 28% íbúa þess búa í innan við 2 km fjarlægð frá vinnustað og 44% í innan við 4 km fjarlægð. Meðalferðatími milli heimilis og vinnustaðar reyndist vera rúmar 9 mínútur.

Meðalmaður hjólar 2 km á 6-8 mínútum og 4 km á 13-16 mínútum. Samkvæmt könnun frá 2008 ætti því a.m.k. þriðjungur íbúa höfuðborgarsvæðis að vera í aðstöðu, hvað vegalengd varðar, til að geta hjólað til vinnu á innan við 15 mínútum. Það eru því forsendur til að ætla að með markvissum aðgerðum til að auka hlut hjólreiða á höfuðborgarsvæðinu geti notkun þeirra aukist verulega með tilheyrandi samdráttaráhrifum á aukningu bílaumferðar, samfélagslegan kostnað og umhverfispætti. Það ber að varast að stuðla að breytingum sem auka ferðatíma. Miðað við fyrirbyggjandi gögn ætti aukin hjólreiðanotkun ekki að stuðla að verulegri aukningu í ferðatíma milli heimilis og vinnustaðar.

3.2 Forsendur og helstu stærðir

Til grundvallar þessum umræðutilögum að grunnneti hjólreiða á höfuðborgarsvæðinu liggja samræmd kort af göngu- og hjólastígum höfuðborgarsvæðisins sem sveitarfélögin hafa látið vinna og uppfært reglulega.

Helstu forsendur (meginviðmið) sem hópurinn gaf sér við skilgreiningu grunnnetsins eru eftirfarandi:

- Grunnetið samanstandi af skilgreindum hnútpunktum og leggjum sem, eins og kostur er, eru stystu og greiðfærustu leiðir á milli hnútpunktanna. Samtímis samstandi grunnnetið, eins og kostur er, af núverandi hjólreiðainnviðum á svæðinu sem sveitarfélögin hafa byggt upp í gegnum tíðina.
- Grunnetið taki mið af eftirfarandi heimild í vegalögum:
Í samgönguáætlun er heimilt að veita fé til almennra hjólreiða- og göngustíga meðfram umferðarmestu þjóðvegum.
- Grunnetið tengi öll sveitarfélög á svæðinu og tengist megináðkomuleiðum að svæðinu í austri, suðri og norðri.

Ákveðið var að byrja vinnu við skilgreiningu grunnnets út frá hnútpunktum, í hverju sveitarfélagi og á mörkum sveitarfélaga, sem tengja þarf saman með hjólreiðainnviðum. Fyrstu drög að hnútpunktum og loftlínuleggjum, stystu leið, þeirra á milli voru sett á blað. Út frá því voru núverandi hjólreiðainnviðir sem tengja þessa hnútpunkta, og gætu uppfyllt viðmið um greiðfærni, merktir á korti. Með þessari einföldu nálgun sést hvar mögulega er þörf á nýjum tengingum milli hnútpunkta og hvaða núverandi göngu- og hjólastígar falla að þessari hugmynd.

Með tillögum starfshópsins fást viðmið um helstu stærðir í grunnnetinu:

- Hve mikið þarf að byggja af nýjum tengingum
- Hve mikið af núverandi göngu- og hjólreiðastígum er hægt að nýta en þarf mögulega að bæta.

Oft á tíðum voru þessir stígar byggðir sem útivistarstígar og uppfylla ekki eðlileg viðmið um greiðar og öruggar samgönguhjólreiðar. Nýjar tengingar í grunnneti og úrbætur núverandi innviða þarf að hanna og byggja í samræmi við hönnunarleiðbeiningar fyrir hjólreiðastíga sem nú er unnið að hjá Vegagerðinni og Reykjavíkurborg.

Í viðauka II er að finna kort sem sýna fjórar umræðutillögur starfshópsins að grunnneti hjólreiðastíga. Tillögurnar eru unnar ofan á nýjustu útgáfu af samræmdu göngu- og hjólastígakorti sveitarfélaganna á svæðinu.

Á kortunum eru meginásar hjólreiða (loftlína milli hnútpunkta) í hverri tillögu merktir með brotnum, bláum línunum. Núverandi göngu- og hjólreiðastígar sem tengja hnútpunktana eru merktir með rauðum og svörtum lit. Fyrir hvern legg er reiknað hlutfall (HF) milli lengdar núverandi stíga milli hnútpunkta og beinnar loftlínu.

Í *Trafík för en Attraktiv Stad*, leiðbeiningum sem gefnar eru út af sænsku vegagerðinni, sveitarfélögum og fleirum, eru gefin viðmið fyrir ofangreint hlutfall. Eins og sést á myndinni hér að neðan er þar talið ásættanlegt að hlutfallið sé allt að 1,5 en æskilegt að það fari ekki yfir 1,25.

Tabell 7.25 · Kvalitet avseende cykelnätets genhet			
Nättyp	Genhetskvot		
	> 1,5	1,25-1,5	< 1,25
Huvudnät för cykel	röd	gul	grön
Lokalnät för cykel	röd	gul	grön

Genhetskvot = verkligt avstånd mellan två punkter inom cykelnätet/fågelavståndet.

3.3 Aðkoma ríkisins – Stofnkostnaður og rekstur

Á samgönguáætlun 2009-2012 sem, samþykkt var á vorþingi 2010, er gert ráð fyrir **200 millj. kr. á ári** í hjóla- og göngustíga í Reykjavík og Suðvesturkjördæmi bæði 2011 og 2012. Auk þess er gert ráð fyrir **100 millj. kr. á ári** á sama tíma í göngubrýr og undirgöng á svæðinu.

Til upplýsingar hefur Reykjavíkurborg í sinni hjólreiðaáætlun sett þá langtímastefnu að byggja alls um 150 km af nýjum og endurbættum hjólreiðainnviðum og er áætlaður heildarkostnaður við uppbyggingu þeirra um 12 milljarðar króna.

Sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu hafa að mestu leyti séð um að fjármagna stofnkostnað við hjólreiðastíga hingað til og alfarið séð um rekstur þeirra. Aðkoma ríkisins að þessum málum verði útfærð í samvinnuverkefni sérfræðinga ríkis og sveitarfélaga um samgönguskipulag stór- höfuðborgarsvæðisins. Sjá nánar í umfjöllun um verkefnapakka II í tillögum starfshóps samgönguráðs um höfuðborgarsvæðið.

VIÐAUKI I

**GRUNNET ALMENNINGSSAMGANGNA Á
HÖFUÐBORGARSVÆÐINU**

- UMRÆÐUTILLAGA - KORT

SELTJARNARNES

MOSFELLSBÆR

REYKJAVÍK

ÁLFTANES

KÓPAVOGUR

GARÐABÆR

HAFNARFJÖRDUR

LEKJARTORG
1 3 6 11
12 13 14

HLEMMUR
1 2 3 4
5 6 11 12
13 14 15 16
17 18 19

SPÖMGIN
6 12 21 26

HÁHÖLT
15 27 37

HAMRABORG
1 2 4
28 35 36

ARTUN
5 6
12 15
18 19
24

MJÖDD
3 4 11
12 17 24
51

ASGARÐUR
1 23 24

FJÖRNUM
1 21 22
33 34

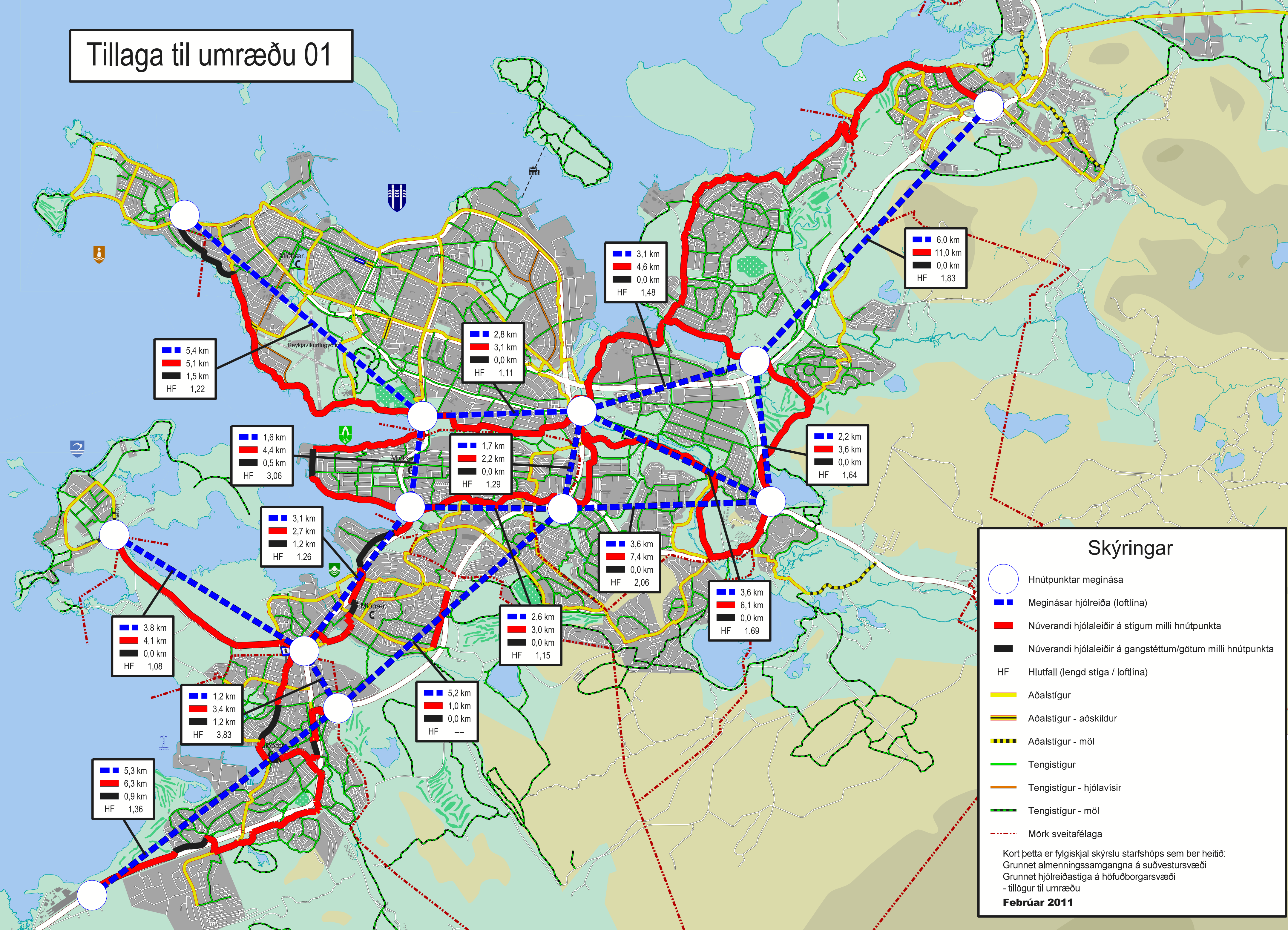


VIÐAUKI II

GRUNNET HJÓLREIÐASTÍGA Á HÖFUÐBORGARSVÆÐINU

- UMRÆÐUTILLÖGUR 1-4 - KORT

Tillaga til umræðu 01

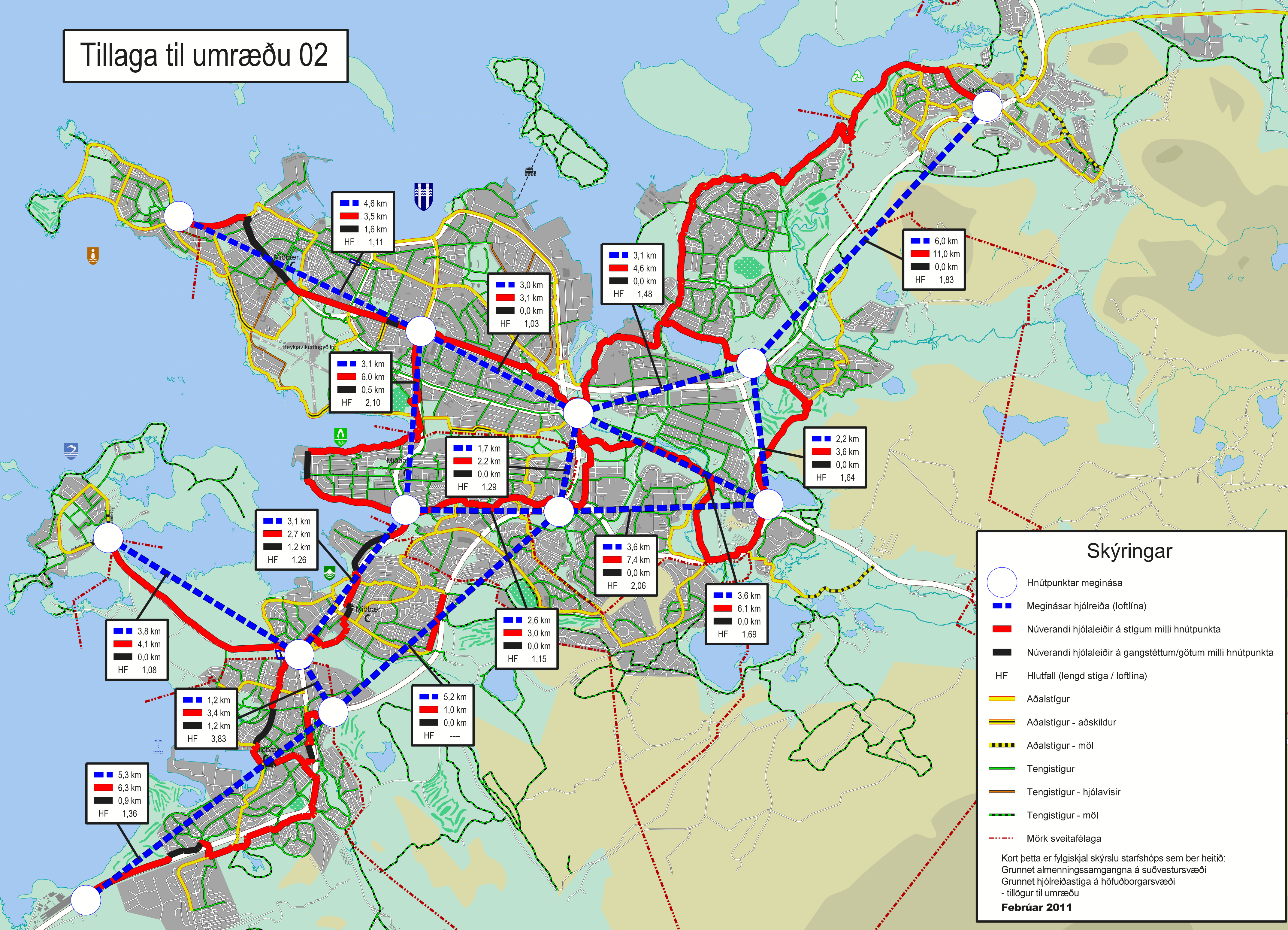


Skýringar

- Hnútpunktur meginása
- Meginásar hjólreiða (loftlína)
- Núverandi hjólaleiðir á stígum milli hnútpunkta
- Núverandi hjólaleiðir á gangstéttum/götum milli hnútpunkta
- HF Hlutfall (lengd stiga / loftlína)
- Aðalstígur
- Aðalstígur - aðskildur
- Aðalstígur - mól
- Tengistígur
- Tengistígur - hjólavísir
- Tengistígur - mól
- Mörk sveitafélaga

Kort þetta er fylgiskjal skýrslu starfshóps sem ber heitið:
 Grunnet almenningsgangna á suðvestursvæði
 Grunnet hjólreiðastíga á höfuðborgarsvæði
 - tillögur til umræðu
Febrúar 2011

Tillaga til umræðu 02

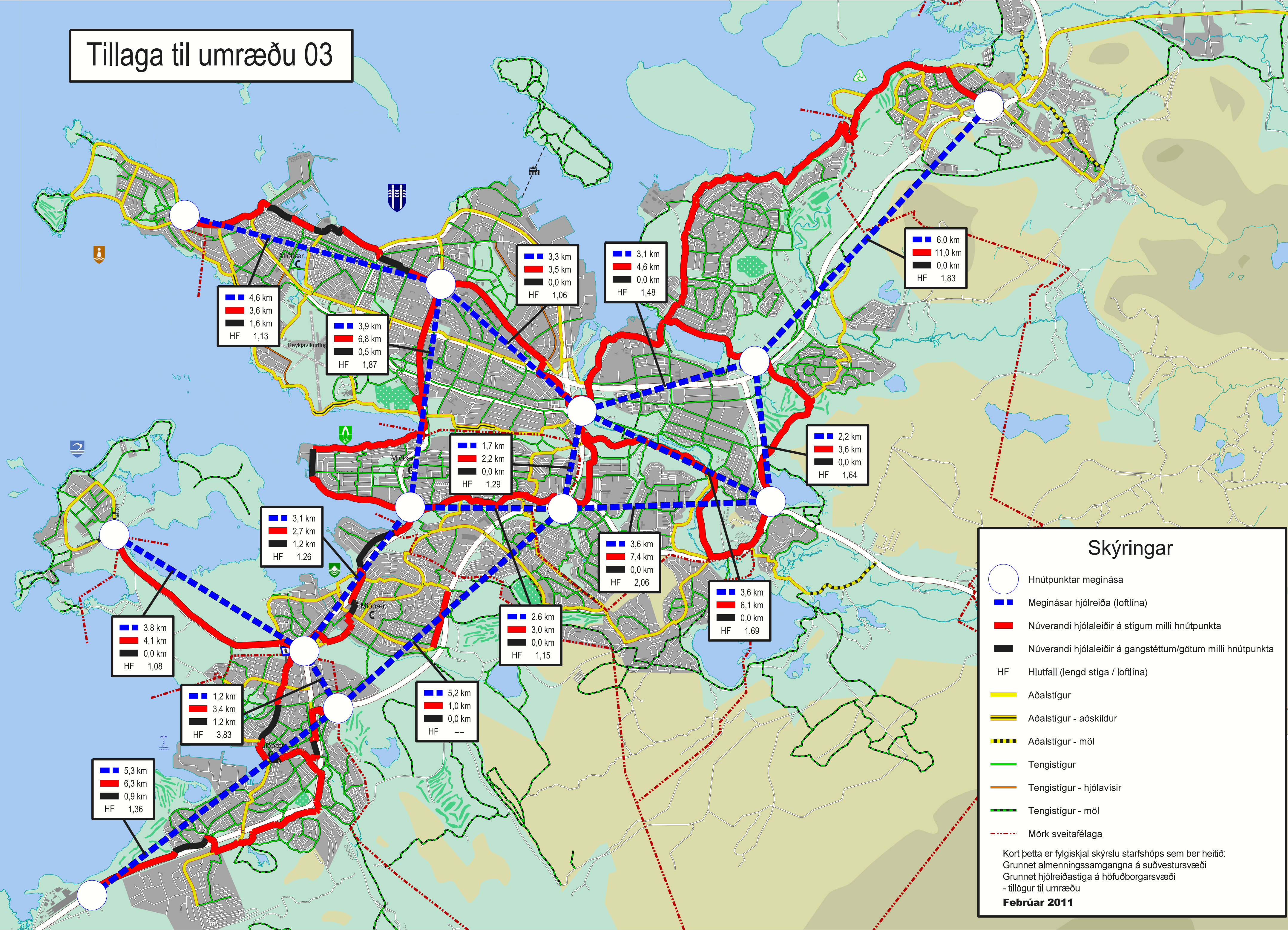


Skýringar

- Hnútpunktur meginása
- Meginásar hjólreiða (loftlína)
- Núverandi hjólaleiðir á stígum milli hnútpunkta
- Núverandi hjólaleiðir á gangstéttum/götum milli hnútpunkta
- HF Hlutfall (lengd stiga / loftlína)
- Aðalstígur
- Aðalstígur - aðskildur
- Aðalstígur - mól
- Tengistígur
- Tengistígur - hjólavísir
- Tengistígur - mól
- Mörk sveitafélaga

Kort þetta er fylgiskjal skýrslu starfshóps sem ber heitið:
 Grunnet almenningsgangna á suðvestursvæði
 Grunnet hjólreiðastíga á höfuðborgarsvæði
 - tillögur til umræðu
Febrúar 2011

Tillaga til umræðu 03

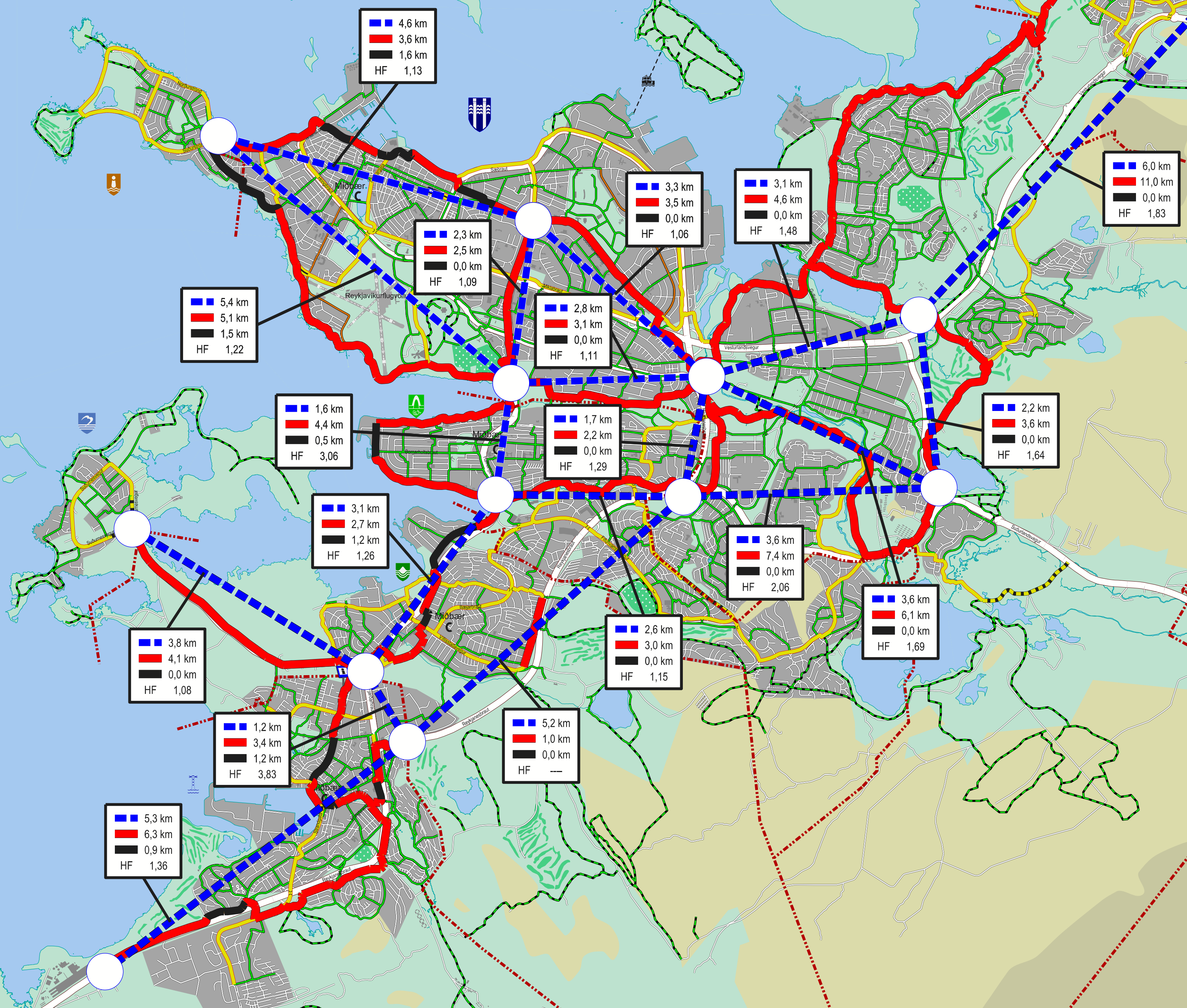


Skýringar

- Hnútpunktur meginása
- Meginásar hjólreiða (loftlína)
- Núverandi hjólaleiðir á stígum milli hnútpunkta
- Núverandi hjólaleiðir á gangstéttum/götum milli hnútpunkta
- HF Hlutfall (lengd stiga / loftlína)
- Aðalstígur
- Aðalstígur - aðskildur
- Aðalstígur - mól
- Tengistígur
- Tengistígur - hjólavísir
- Tengistígur - mól
- Mörk sveitafelaga

Kort þetta er fylgiskjal skýrslu starfshóps sem ber heitið:
 Grunnet almenningsgangna á suðvestursvæði
 Grunnet hjólreiðastíga á höfuðborgarsvæði
 - tillögur til umræðu
Febrúar 2011

Tillaga til umræðu 04



Skýringar

- Hnútpunktur meginása
- Meginásar hjólreiða (loftlína)
- Núverandi hjólaleiðir á stígum milli hnútpunkta
- Núverandi hjólaleiðir á gangstéttum/götum milli hnútpunkta
- HF Hlutfall (lengd stiga / loftlína)
- Aðalstígur
- Aðalstígur - aðskildur
- Aðalstígur - mól
- Tengistígur
- Tengistígur - hjólavísir
- Tengistígur - mól
- Mörk sveitafelaga

Kort þetta er fylgiskjal skýrslu starfshóps sem ber heitið:
 Grunnet almenningsgangna á suðvestursvæði
 Grunnet hjólreiðastíga á höfuðborgarsvæði
 - tillögur til umræðu
Febrúar 2011

VIÐAUKI III

**ALMENNINGSSAMGÖNGUR INNAN SVÆÐA
- AKUREYRI, ÍSAFJÖRÐUR, SUÐURNES**

Akureyri – Almennings­samgöngur innan sveitarfélags 2010 - Lykilupplýsingar

Hlutverk Strætisvagna Akureyrar er að annast almennings­samgöngur á Akureyri með akstri vagna í samræmi við tímasett leiðakerfi. Ennfremur er rekin ferliþjónusta á vegum SVA fyrir fatlaða og aldraða einstaklinga sem ekki geta nýtt sér þjónustu SVA. Ekið frá kl. 6.25 til 23.03 alla virka daga. Hópar úr grunnskólum og leikskólum nýta vagnana. Leiðakerfið samanstendur af fjórum innanbæjarleiðum. Það er ekki gert ráð fyrir akstri strætó í tengslum við flugvöll, þörfin virðist vera óveruleg.

Farþegum fjölgaði um 10% á árinu 2009. Ferðir með ferliþjónustu voru um 55 þús. árið 2009.

Rekstrarkostnaður 2010:

- Strætisvagnar **110 millj. kr.**
- Ferliþjónusta 47 millj. kr.

Ársakstur er samtals 269 þús. km. sem skiptist á eftirfarandi hátt:

- **Leið 1** 67.000 km
- **Leið 2** 62.000 km
- **Leið 3** 79.000 km
- **Leið 4** 61.000 km

Ókeypis er í alla strætisvagna bæjarins.



Ísafjörður – Almennings-samgöngur innan sveitarfélags 2011 - Lykilupplýsingar

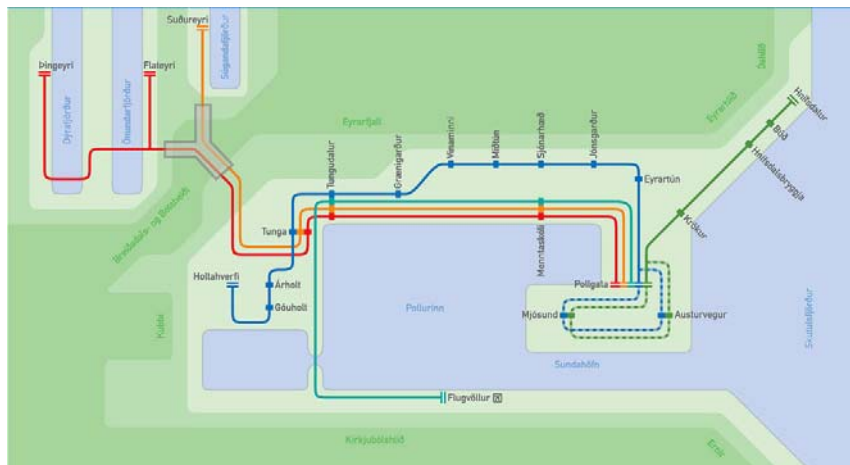
F & S Hópfurðabílar halda uppi áætlunarferðum á milli byggðarkjarna í Ísafjarðarbæ á fjórum leiðum.

Akstursleiðir:

- Holtahverfi - Miðbær
- Hnífsdalur - Miðbær
- Suðureyri - Ísafjörður
- Þingeyri - Flateyri – Ísafjörður

Verktakagreiðslur vegna almennings-samgangna innan Ísafjarðarbæjar á árinu 2011 verða **53,8 millj. kr.** mv. verðlag í janúar 2011. Fargjald í vagnana rennur til verktaka*.

Flugvallarrútan er ekki á vegum Ísafjarðarbæjar, hún er tengist akstri milli Bolungarvíkur og Ísafjarðar sem styrkt var af Vegagerðinni um **5,2 millj. kr.** árið 2011 skv. fjárlögum.



*Fargjöld:

- Fullorðnir og börn eldri en 12 ára: 350 kr.
- Börn 7 til og með 12 ára: 125 kr.
- Elli- og örorkulífeyrisþegar: 210 kr.
- 25 miða afsláttarkort eru seld um borð í vögnunum og á skrifstofu Ísafjarðarbæjar.

ATH: Grunnskólabörn í Ísafjarðarbæ eru undanþegin gjaldtöku.

