



TILRAUNAVERKEFNI UM EFLINGU ALMENNINGSSAMGANGNA Á HÖFUÐBORGARSVÆÐINU 2012-2022

ÁSTANDSVÍSAR - ÞRÓUN SAMGANGNA 2011-2019

SKÝRSLA UNNIN FYRIR STÝRIHÓP SSH OG RÍKISINS

JANÚAR 2021



Efnisyfirlit

Um verkefnið	1
Helstu breytingar á þjónustu og vagnakosti 2012-2019.....	2
Samantekt	4
Inngangur	5
1 Hlutdeild almenningsamgangna.....	6
1.1 Þróun farþegafjölda og ársumferðar 2011-2019.....	6
1.2 Þróun októberumferðar í tveimur sniðum 2011-2019.....	7
1.3 Ferðavenjukannanir.....	10
2 Fjöldi farþega á helstu leiðum	12
3 Rekstrarkostnaður almenningsamgangna	14
5 Viðhorf til almenningsamgangna	17
5.1 Mat á þjónustu Strætó	17
5.2 Erlendir ferðamenn.....	18
5.3 Kannanir Landráðs.....	19

Um verkefnið

Í byrjun maí 2012 undirrituðu Vegagerðin f.h. innanríkisráðuneytisins annars vegar, og stjórn SSH hins vegar samkomulag um 10 ára tilraunaverkefni til eflingar almenningsgangna á höfuðborgarsvæðinu.

Meginmarkmið samkomulagsins er að tvöfalda a.m.k. hlutdeild almenningsgangna í öllum ferðum sem farnar eru á höfuðborgarsvæðinu á samningstímanum og sporna með þeim hætti við tilsvarendi aukningu eða draga úr notkun einkabílsins, og draga jafnframt úr þörf á fjárfrekum fjárfestingum í nýjum umferðarmannvirkjum. Samhliða þessu meginmarkmiði eru einnig sett fram markmið um bætt umferðaröryggi og minnkun í losun gróðurhúsalofttegunda og um þjóðhagslega hagkvæmni með betri nýtingu samgöngutækja og minna sliti á gatnakerfi á höfuðborgarsvæðinu.

Í samkomulaginu er gert ráð fyrir árlegu framlagi úr ríkissjóði til verkefnisins að upphæð **900** milljónum króna á verðlagi ársins 2012, sem skyldi verðbætt í samræmi við þróun verðlags á helstu rekstrarþáttum Strætó bs. (settur er fyrirvari í samningnum um fjárhæð árlegs framlags í fjárlögum hvers árs). Á móti þessu framlagi ríkisins skuldbundu sveitarfélögin sig til að rekstrarframlög sveitarfélaganna til Strætó bs. yrðu ekki lægri að raunvirði en framlög ársins 2012. Á þeim árum sem liðin eru af samningstímanum hafa árleg framlög ríkisins ekki náð að fylgja verðlagsbreytingum sbr. ákvæði samnings, en árleg rekstrarframlög sveitarfélaganna hafa hins vegar á sama tíma aukist að raungildi.

Strætó bs. var síðan falið að nýta framangreint ríkisframlag til að vinna að framgangi þeirra markmiða sem tilgreind eru í samningnum, og þá einkum til eflingar og breytinga á leiðarkerfi með auknu þjónustuframboði á álagstímum kvölds og morgna. Þá skyldi framlagið nýtt til kaupa á nýjum og eyðslugrenni strætisvögnum og til markaðsátaks og ímyndarsköpunar í því

skyni að laða fleiri notendur að almenningsgangum á höfuðborgarsvæðinu. Helstu breytingum á þjónustu og vagnakosti Strætó bs. það sem af er samningstímabilinu er lýst á næstu síðu.

Í samkomulaginu er ákvæði um að fara skuli fram fram reglubundið framvindu- og árangursmat á tveggja ára fresti vegna verkefnisins undir umsjón sérstaks stýrihóps sem skipaður er tveimur fulltrúum frá hvorum samningsaðila. Framvindumatið samanstendur af níu sérstökum ástandsvísunum. Fyrsta framvindumat fór fram á árinu 2014, annað var svo framkvæmt árið 2016, þriðja árið 2018. Í þessari skýrslu birtast svo niðurstöður fjórða framvindumatsins, sem unnið hefur verið af verkfræðistofunni Mannvit í samstarfi við Strætó bs. og skrifstofu SSH.

Neðangreind tafla sýnir að á samningstímanum hafa framlög sveitarfélaganna haldið raungildi sínu og aukist m.v. þann verðlagsgrundvöll sem tilgreindur er í samningnum. Framlög ríkisins, eins og þau hafa verið ákvörðuð í fjárlögum hvers árs, hafa hins vegar ekki fylgt þeirri verðtryggingu sem kveðið er á í samningnum. Þó svo að sú skerðing sem var á árunum 2013 – 2015 hafi að nokkru gengið til baka á árunum 2016-2019, þá vantar enn tæplega **200** milljónir króna til að upphaflegt ársframlag haldi verðgildi sínu.

Almenningsgangur á höfuðborgarsv: Framlög ríkis og sveitarfélaga.

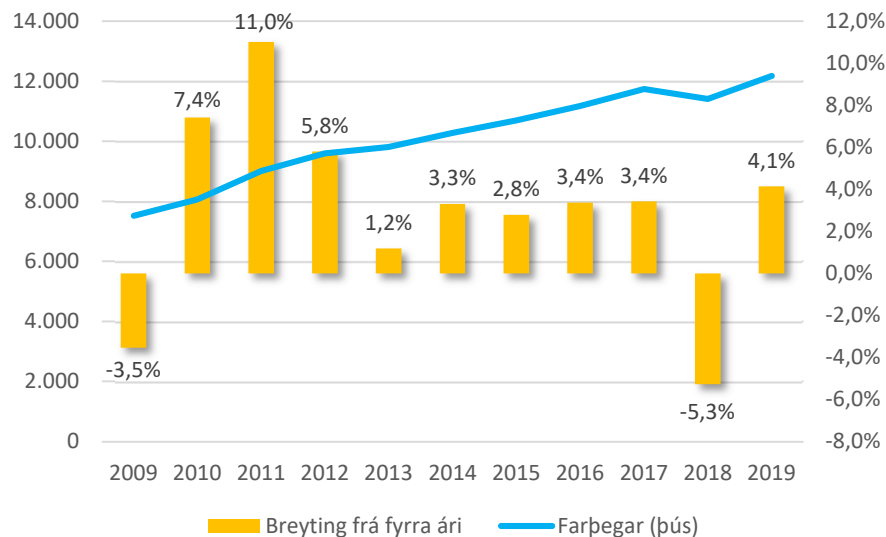
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Framlög á verðl. hvers árs	m.kr.	m.kr.	m.kr.	m.kr.	m.kr.	m.kr.	m.kr.	m.kr.
Sveitarfélög	2.586	2.712	2.822	2.952	3.032	3.227	3.557	3836
Ríki	900**	903	822	806	890	890	905	887
Framlög á verðl. 2012	m.kr.	m.kr.	m.kr.	m.kr.	m.kr.	m.kr.	m.kr.	m.kr.
<i>Samningsvísitala</i>	<i>100</i>	<i>100,2</i>	<i>102,6</i>	<i>101,8</i>	<i>104,1</i>	<i>111,6</i>	<i>117,2</i>	<i>120,7</i>
Sveitarfélög	2.586	2.706	2.750	2.899	2.912	2.891	3.035	3.177
Ríki	900	901	801	792	855	797	772	735

* Áætlan

**Ríkisframlag var 350 m.kr. árið 2012 enda kom samningur til framkvæmda að hausti.

Helstu breytingar á þjónustu og vagnakosti 2012-2019.

Í grófum dráttum, skv. gögnum frá Strætó bs. og VSÓ Ráðgjöf, hefur þjónustan og vagnakostur tekið þeim meginbreytingum á samningstímanum sem lýst er að neðan. Athugið að umfjöllunin er alls ekki tæmandi, hér eru aðeins tilgreindar helstu breytingar.



Mynd 1: Fjöldi farþega strætó 2009-2017.

2009-2011

Í febrúar 2009 var heildarakstur í leiðakerfi Strætó minnkaður um **18,5%**, m.a. með því að minnka tíðni ferða utan annatíma á ákveðnum leiðum og minnka tíðni og stytta þjónustutíma um kvöld og helgar. Í febrúar 2011 var heildarakstur minnkaður um **5%**, m.a. með því að hætta akstri fyrir á kvöldin og byrja tveimur klst. seinna á laugardögum en áður.

Haust 2012 til loka árs 2013

Í kjölfar samnings um tilraunaverkefni í eflingu almenningssamgangna var heildarakstur í leiðakerfi Strætó aukinn um **35%** í ágúst 2012. Í meginatriðum var breytingin sú að þrjár leiðir fóru á aukna tíðni (15 mín.) á annatíma og 11 leiðir fóru aftur á 30 mín. tíðni (úr 60 mín.) á kvöldin og um helgar. Þjónustutími á kvöldin á öllum leiðum var lengdur um eina klukkustund og akstur hófst tveimur klukkustundum fyrr á laugardögum en áður.

Strætó bs. keypti strætisvagna fyrir samtals **496 m.kr.** á þessu tímabili. Árið 2012 voru keyptir 3 notaðir vagnar og árið 2013 voru keyptir 12 nýir vagnar.

2014 og 2015

Haustið 2014 voru meginbreytingar á þjónustu þær að átta leiðir til viðbótar fóru á aukna tíðni (15 mín.) á annatíma. Í janúar 2015 voru meginbreytingar þær að þrjár leiðir fóru á aukna tíðni (15 mín.) á annatíma, akstur hófst 2 klst. fyrr á öllum leiðum á sunnudögum og aukavögnum á 15 mín. tíðni var bætt inn á hluta leiða 1 og 6 síðdegis (kl. 14-17).

Strætó bs. keypti vagna fyrir samtals **904 m.kr.** á tímabilinu. Árið 2014 voru keyptir 20 vagnar og árið 2015 voru keyptir 9 vagnar.

Á tímabilinu var sömuleiðis fjárfest **78 m.kr.** í nýju smáforriti (appi) og endurnýjun á heimasíðu Strætó.

Í minnisblaði Strætó bs. frá 2014 kemur fram sú stefna að samantekið sé gert ráð fyrir að 85% af fjármagni frá ríkinu í reksturinn fari beint í að efla samgönguþjónustu og 15% í eflingu annarrar þjónustu.

2016 og 2017

Í nýrri vetraráætlun sem tók gildi haustið 2016 var leið 1 sett í fyrsta skipti á 10 mínútna tíðni á annatíma. Þetta var liður í framtíðarmarkmiði Strætó að auka tíðni á sterkum leiðum.

Strætó bs. keypti vagna fyrir samtals um **900 m.kr.** á tímabilinu. Þar af voru undirritaðir kaupsamningar á 15 vögnum, þar af 14 rafmagnsvögnum.

Á tímabilinu var fjárfest fyrir samtals **113 m.kr.** í uppfærslum á greiðslu-smáforriti, heimasíðu og sjálfvirkum farþegatalningabúnaði fyrir 50 vagna.

2018 og 2019

Árið 2018 voru síðustu rafvagnar sem Strætó hefur nú þegar fjárfest í afhentir og því **10% af vagnaflofanum kolefnalaus**. Stefnan er sett á að fjárfesta í fleiri kolefnislausum vögnum á næstu árum.

Leið 6 var sett á 10 mínútna tíðni á annatíma og þjónustutími lengdur til kl. 01:00. Næturl leiðirnar óku sínar fyrstu ferðir 13. janúar 2018 ásamt því að sex mánaða nemakort var í boði þar sem handhöfum var boðin ókeypis áskrift af deilabílaþjónustunni Zipcar. Voru þetta **fyrstu skrefin í átt að deilisamgöngum, það er að samþætta mismunandi samgöngumáta.**

Þann 1. mars 2018 voru gæludýr leyfð í strætó í fyrsta skipti.

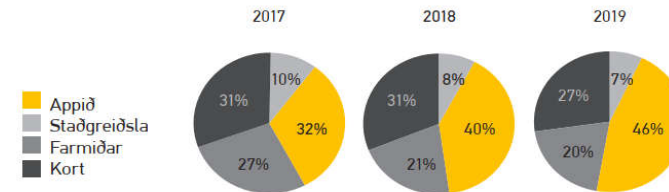
Árið 2019 voru „Gráir dagar“ innleiddir hjá Strætó, sem felur í sér frímiða í Strætó þegar loftmengun fer yfir heilsuverndarmörk. Meira en 5.500 manns nýttu sér frían passa fyrsta gráa daginn þann 8. apríl 2019, sem leiddi til þess að 1.800 nýir notendur sóttu Strætó appið.

Umfangsmiklar breytingar urðu á leiðarkerfi Strætó árið 2019 vegna framkvæmda bæði á Hverfisgötu og við Gömlu Hringbraut (NLSH). Þrátt fyrir það **fjölgaði farþegum um 7%** og fargjaldtekjur hafa aldrei verið hærrí.

Nýtt greiðslukerfi var keypt undir lok ársins 2019 og stefnan að fyrsti áfangi verði tekinn í notkun snemma á árinu 2021.

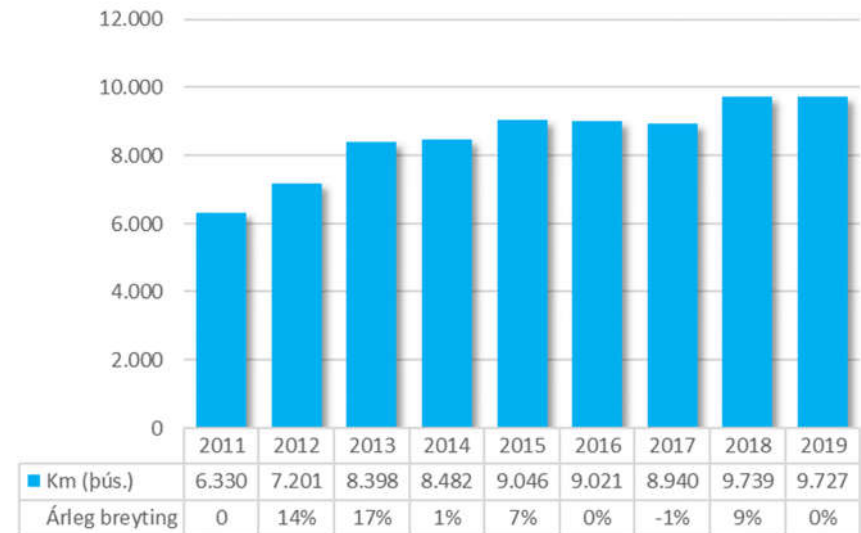
Fyrstu hugmyndir að nýju leiðarkerfi voru kynntar árið 2019, með það að markmiði að aðlaga leiðakerfi Strætó að Borgarlínu.

Árið 2019 fór um 46% af fargjaldagreiðslu í gegnum app Strætós.



Mynd 2: Fargjaldaskipting Strætó Bs. milli ára.

Á mynd að neðan má sjá þróun í akstursmagni, heildarfjölda kílómetra í þúsundum á ári, í leiðarkerfi Strætó bs. frá 2011 til 2019.



Mynd 3: Akstursmagn í leiðarkerfi Strætó - eknir kílómetrar á ári (þús.).

Samantekt

Í samningi um 10 ára tilraunaverkefni um eflingu almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu er ákvæði um að unnið skuli mat á framvindu verkefnisins á tveggja ára fresti. Helstu niðurstöður matsins 2011-2019 eru:

Hlutdeild almenningssamgangna og viðhorf

- Fjöldi farþega Strætó á hvern íbúa á höfuðborgarsvæðinu jókst um **35%** frá 2011 til 2019 en bílaumferð á hvern íbúa um **26%**.
- Árið 2009 fór hver íbúi að meðaltali 37 sinnum með strætisvagni, en er rétt undir **54** ferðir árið 2019.
- Fastnotendur strætó voru **17.525** árið 2019, sem er 250% aukning frá 2011 þegar þeir voru **5.043**.
- Októbertalningar í sniðum benda til að bílaumferð þvert á Kringlumýrarbraut hafi **aukist um 3%** frá 2011-2019. Talningar á bílaumferð í gegnum Fossvog og yfir Elliðaár sýna **aukningu umferðar um 31%** frá 2011-2019. Farþegum í strætisvögnum hefur **fjölgað** í báðum sniðum; um **10%** á Kringlumýrarbraut og **14%** í gegnum Fossvog/Elliðaár.
- Samkvæmt könnun Gallup hækkar hlutdeild almenningssamgangna í öllum ferðum á höfuðborgarsvæðinu í **5%** árið 2019, en það hlutfall hafði haldist nokkuð stöðugt í 4% í öllum fyrri könnunum frá 2002. Kannanir Landráðs frá 2012-2018 benda til að hlutdeild almenningssamganga sé meiri, eða að **7-8%** íbúa á höfuðborgarsvæðinu ferðist að jafnaði með almenningssamgöngum.
- Um **41% íbúa** höfuðborgarsvæðisins teljast notendur strætó árið 2019, sem er talsverð aukning frá 2011 þegar þeir voru 21%.
- Tæplega **15%** erlendra ferðamanna nýta sér strætó.
- Hlutfall íbúa höfuðborgarsvæðisins sem telja mikilvægt að bæta almenningssamgöngur hefur aukist frá árinu 2007. Á móti lækkar hlutfall þeirra sem telja mikilvægast að bæta stofnbrautakerfið.

Ferðatími, umhverfisáhrif og kostnaður

- Mælingar benda til að ferðatími einkabíla í Reykjavík á annatímum hafi aukist frá 2012 til 2018, að meðaltali um **6,5%** árdegis og **23%** síðdegis. Á mældum leiðum í Reykjavík munaði að meðaltali **40-70%** árdegis og **70-100%** síðdegis á ferðatíma strætó og einkabíla vorið 2018.
- Losun gróðurhúsalofttegunda frá umferð jókst um **19,6%** á hvern íbúa á tímabilinu 2011 til 2017. Losun gróðurhúsalofttegunda á hvern ekinn km vagnaflota Strætó dróst saman um **19,7%** frá 2011 til 2017.
- Heildarakstur á höfuðborgarsvæðinu jókst um rúmlega **26%** á hvern íbúa frá 2011-2019 m.v. þróun umferðar á þremur lykilteljurum Vegagerðarinnar.
- Rekstrarkostnaður strætisvagnakerfisins á höfuðborgarsvæðinu á hvern farþega og hvern ekinn kílómetra hefur hækkað frá 2011-2019.
- Hlutdeild fargjalda í rekstrarkostnaði var **30,6%** árið 2019 og er sambærilegur og í dönskum borgum af svipaðri stærð.
- Árið 2019 voru **982** fólksbifreiðar á skrá á hverja þús. íbúa en þær voru **570** árið 2011.
- Fjöldi bílaleigubíla á landinu öllu hefur aukist gríðarlega á stuttum tíma. Þeim fjölgaði úr **7.247** árið 2011 í **21.161** árið 2019.
- Útgjöld landsmanna til ferða og flutninga hafa verið að aukast síðustu ár og munar þar sérstaklega um aukin kaup ökutækja.
- Á hagsældarskeiðinu 2003-2008 jukust kaup heimila á ökutækjum mjög samhliða talsverðri fækkun farþega strætó. Á því hagsældarskeiði sem staðið hefur frá 2014 hafa landsmenn á ný aukið kaup sín á ökutækjum. Ólíkt fyrra hagsældarskeiði þá fækkar farþegum strætó ekki, þvert á móti fjölgar þeim stöðugt.
- Hver farþegakílómetri í einkabíl á höfuðborgarsvæðinu kostar um **2-5** sinnum meira en farþegakílómetri í strætisvagni.

Inngangur

Þann 7. maí 2012 var samningur um 10 ára tilraunaverkefni um eflingu almenningsamgangna á höfuðborgarsvæðinu undirritaður. Í fjórðu grein samningsins er ákvæði um að unnið skuli mat á framvindu verkefnisins á tveggja ára fresti og tilgreindir eru níu ástandsvísar ásamt fleiri mælikvörðum sem sýna þróun samgangna (fylgiskjal D). Í samningnum segir jafnframt að við endurskoðun hans 1. apríl 2018 muni samningsaðilar leggja sérstakt og ítarlegt mat á árangur verkefnisins m.t.t. áframhalds að samningstíma loknum. Þá verði ljóst hvort og/eða hvaða breytingar er nauðsynlegt að gera á samkomulaginu í ljósi niðurstöðu matsins.

Fyrsta matið á framvindu verkefnisins, árið 2014, var einfalt í ljósi þess hve stutt á veg verkefnið var komið. Annað framvindumatið var framkvæmt árið 2016 og í þeirri skýrslu voru birtar niðurstöður ítarlegri samantektar á þróun ástandsvísanna sem tilgreindir eru í fylgiskjali D. Í þessari skýrslu eru birtar niðurstöður samantektar þróunar ástandsvísanna fram til dagsins í dag. Reynt er að uppfæra allar þær upplýsingar sem birst hafa í eldri skýrslum svo samanburður fái, auk þess sem reynt er að bæta við nýjum áhugaverðum staðreyndum.

Miðað er við grunnárið 2011 (eða nýjustu gögn ef eldri en 2011) og framþróun ástandsvísanna sýnd með eins skýrum hætti og unnt er, miðað við bestu fánlegu gögn.

Sérstakur stýrihópur vegna framkvæmdar og úrvinnslu samningsins, sem skipaður er tveimur aðilum frá hvorum samningsaðila, mun út frá þeim upplýsingum sem hér eru birtar leggja heildarmat á framvindu verkefnisins og skila skýrslu um niðurstöður sínar til aðila samningsins.

Tafla 1: Mælikvarðar/ástandsvísar (úr fylgiskjali D við samning frá 2012).

Mælikvarðar/ástandsvísar í framvindumati	
1	Hlutdeild almenningsamgangna í öllum ferðum og í ferðum til/frá vinnu og skóla innan höfuðborgarsvæðisins (innan SSH).
2	Fjöldi farþega á helstu leiðum innan höfuðborgarsvæðis og á leiðum milli þess og Reykjanesbæjar, Selfoss og Akraness. Fjöldi fastanotenda í kerfinu.
3	Rekstrarkostnaður almenningsamgangna.
4	Ferðatími með almenningsamgöngum og einkabílum.*
5	Viðhorf til almenningsamgangna.
6	Ekin vegalengd einkabíla á höfuðborgarsvæðinu og áhrifasvæði þess.*
7	Kostnaður heimila við ferðir og flutninga og fjöldi einkabíla á hvert heimili.*
8	Losun gróðurhúsalofttegunda frá landsamgöngum.*
9	Þjóðhagsleg hagkvæmni.*

*Ekki voru kaflar 4, 6-9 skoðaðir við framvindumat árið 2020.

1 Hlutdeild almenningsgangna

Mælikvarði	Markmið
Hlutdeild almenningsgangna í öllum ferðum og í ferðum til/frá vinnu og skóla innan höfuðborgarsvæðisins (innan SSH).	A.m.k. að tvöfalda hlutdeild almenningsgangna í öllum ferðum og í ferðum til/frá vinnu og skóla sem farnar eru á höfuðborgarsvæðinu fyrir árið 2022.

1.1 Þróun farþegafjölda og ársumferðar 2011-2019

Í töflum að neðan má sjá heildarfjölda farþega sem Strætó bs. flutti á höfuðborgarsvæðinu á ári frá 2005-2019, ásamt meðalumferð á dag á stofnvegum skv. þremur lykilteljorum Vegagerðarinnar (vegkaflar 40-03, 41-13 og 49-01). Í töflunum eru einnig stuðlar sem sýna stærðirnar í hlutfalli við íbúafjölda höfuðborgarsvæðisins og þróun þeirra frá fyrra ári.

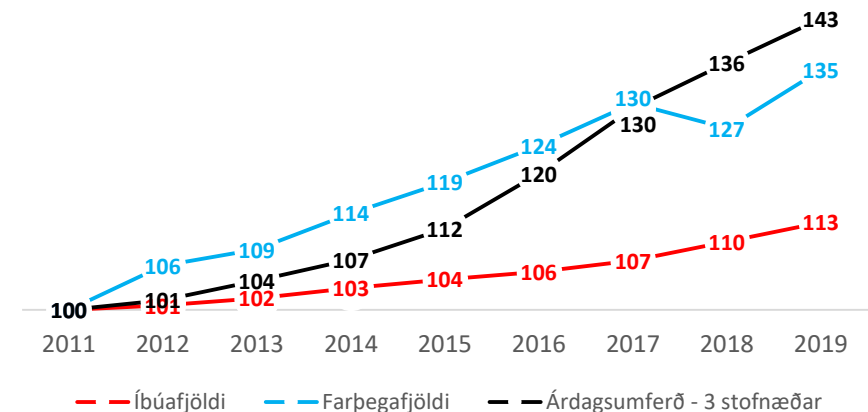
Tafla 2: Farþegar Strætó og íbúafjöldi á höfuðborgarsvæðinu.

Ár	Farþegar (þús.)	Íbúar	Fjöldi farþega pr. íbúa	Breyting frá fyrra ári
2005	7.452	184.101	40,5	-6,8%
2006	7.744	187.263	41,4	2,2%
2007	7.696	191.737	40,1	-2,9%
2008	7.666	197.754	38,8	-3,4%
2009	7.519	201.055	37,4	-3,5%
2010	8.062	200.710	40,2	7,4%
2011	9.013	202.131	44,6	11,0%
2012	9.595	203.374	47,2	5,8%
2013	9.808	205.470	47,7	1,2%
2014	10.283	208.531	49,3	3,3%
2015	10.697	211.066	50,7	2,8%
2016	11.178	213.402	52,4	3,4%
2017	11.737	216.658	54,2	3,4%
2018	11.406	222.263	51,3	-5,3%
2019	12.183	227.993	53,4	4,1%

Tafla 3: Meðalumferð um lykilteljara og íbúafjöldi á höfuðborgarsvæðinu.

Ár	ÁDU	Íbúar	ÁDU pr. þús. íbúa	Breyting frá fyrra ári
2011	125.323	202.131	620	
2012	127.041	203.374	625	0,75%
2013	130.624	205.470	636	1,77%
2014	134.529	208.531	645	1,48%
2015	140.215	211.066	664	2,99%
2016	150.318	213.402	704	6,03%
2017	162.347	216.658	749	6,38%
2018	170.657	222.263	768	2,47%
2019	178.791	227.993	784	2,13%

Þróun í árlegum farþegafjölda Strætó, stofnvegaumferðar og íbúafjölda frá árinu 2011 má jafnframt sjá á mynd að neðan.



Mynd 4: Árleg þróun bílaumferðar og almenningsgangna, 2011-2019.

Talningar benda til að fjöldi farþega Strætó á hvern íbúa á höfuðborgarsvæðinu hafi aukist um tæp **20%** frá árinu 2011 til ársins 2019 en bílaumferð á hvern íbúa um tæp **27%** á sama tíma.

1.2 Þróun októberumferðar í tveimur sniðum 2011-2019



Mynd 5: Talningasnið 3, Kringlumýrarbraut.

Í rannsóknarverkefni Mannvits, *Reglubundið mat á stöðu og þróun bílaumferðar og almenningsgangna*, sem styrkt var af Vegagerðinni er leitast við að sýna þróun vélknúinnar umferðar á höfuðborgarsvæðinu með gögnum úr reglubundnum talningum.

Matið byggir á sniðtalningum Reykjavíkurborgar þar sem borginni er skipt í svæði og fjöldi bíla sem fer þeirra á milli er talinn. Þær talningar eru framkvæmdar í október ár hvert, á svipuðum tíma og árleg farþegatalning Strætó bs. var framkvæmd, en henni var hætt árið 2015. Sambærilegar sniðtalningar eru ekki framkvæmdar af hinum sveitarfélögum.

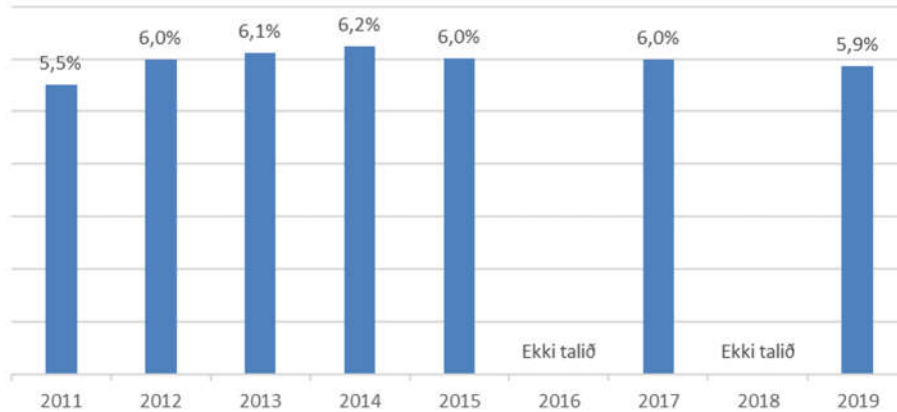
Árið 2016 tók Strætó bs. í notkun sjálfvirka farþegataljara í vögnum og því var handvirkum farþegatalningum hætt. Í dag má finna slíka teljara í 50 vögnum Strætó og eru gögn úr þeim notuð til að áætla farþegafjölda í öðrum vögnum. Þess má geta að til að reikna farþegatölur í vögnum var notað annað forrit árið 2019 (Dilax) en árið 2017 (citisense). Ekki hafa því verið gerðar handvirkar talningar farþega síðan árið 2015, en ekki voru nógu margir teljarar í notkun árið 2016 til að fá marktækar tölur um fjölda farþega og er því ári þar af leiðandi sleppt. Til að gæta samræmis var einungis notast við farþegatalningar úr teljurum frá október árin 2018 og 2019 líkt og gert var fyrir árið 2017.

Með úrvinnslu á árlegum farþegatalningum Strætó var reiknað hve margir farþegar fóru á milli svæða á virkum degi í október um sömu snið og notuð eru í talningum borgarinnar. Til að umreikna tölur um fjölda bíla yfir í einstaklinga er notaður margfeldisstuðull 1,25 sem byggir á upplýsingum um meðalfjölda farþega í einkabílum úr ferðavenjukönnunum Capacent og Gallup fyrir Vegagerðina og sveitarfélögin árin 2011, 2014, 2017 og 2019.

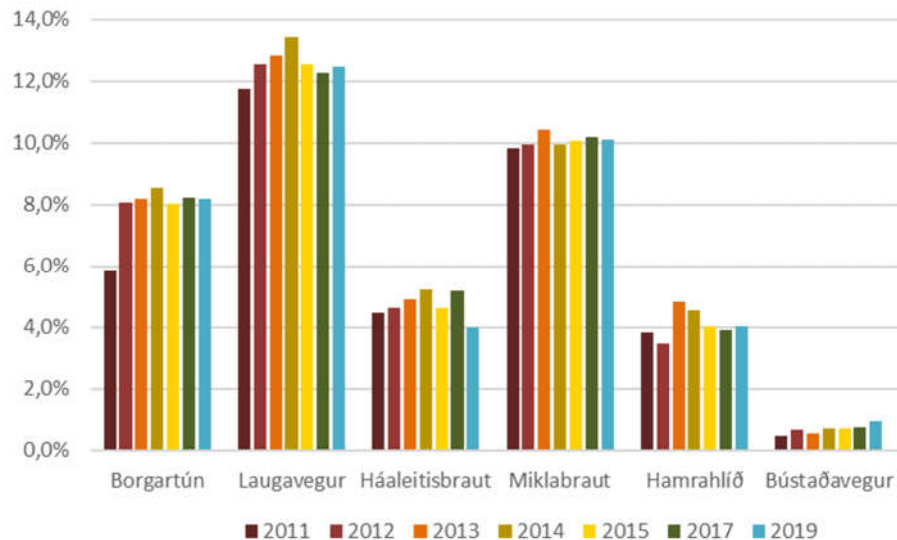
Talningasnið 3 liggur meðfram Kringlumýrarbraut og mælir því austur-vestur umferð. Talningar sýna að bílaumferð náði þar hámarki árið 2018. *Talningar benda til að bílaumferð hafi aukist um rúm 3% frá 2011-2019 og einnig aukist um rúm 3% frá 2017-2019. Farþegum Strætó í sama sniði fjölgaði um rúmlega 10% frá 2011-2019 en fækkaði um rúm 1% frá 2017-2019.*

Tafla 4: Fjöldi farþega á virkum degi í strætó í sniði 3 og fjöldi bíla, árin 2011-2019 (í þús.).

	Fjöldi farþega í strætó (þús.)								
Talningarst	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Sæbraut	0	0	0	0	0	Ekki talið	0	Ekki talið	0
Borgartún	1,6	1,9	1,9	2,1	2,1		2,0		2,0
Laugavegur	3,1	3,5	3,5	3,7	3,7		3,6		3,7
Háaleitisbra	0,9	0,9	1,0	1,0	0,9		1,2		0,9
Miklabraut	6,1	6,7	6,5	6,7	6,6		6,2		6,1
Hamrahlíð	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4		0,3		0,4
Bústaðaveg	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3		0,4		0,5
Suðurhlíð	0	0	0	0	0		0		0
Samtals	12,3	13,7	13,6	14,2	13,9		13,7		13,6
	Fjöldi bíla x 1,25 – Einstaklingsferðir (þús.)								
Talningarst	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Sæbraut	30,6	31,1	32,5	32,8	33,6	34,2	31,7	33,2	31,5
Borgartún	25,2	21,5	21,6	22,4	23,4	23,3	22,0	22,6	22,6
Laugavegur	23,5	24,2	23,6	23,8	25,6	24,5	25,8	26,3	26,1
Háaleitisbra	19,4	19,4	18,9	18,4	18,4	18,4	17,5	19,7	20,4
Miklabraut	56,4	60,8	56,1	60,2	58,7	56,2	54,7	55,7	54,1
Hamrahlíð	8,1	10,2	7,9	8,5	8,9	9,0	8,4	9,1	8,6
Bústaðaveg	47,3	47,3	47,6	47,3	48,4	50,4	50,8	55,4	54,0
Suðurhlíð	0,4	0,4	0,3	0,4	0,4	0,4	0,3	0,4	0,4
Samtals	210,8	214,9	208,5	213,8	217,3	216,4	211,2	222,3	217,6

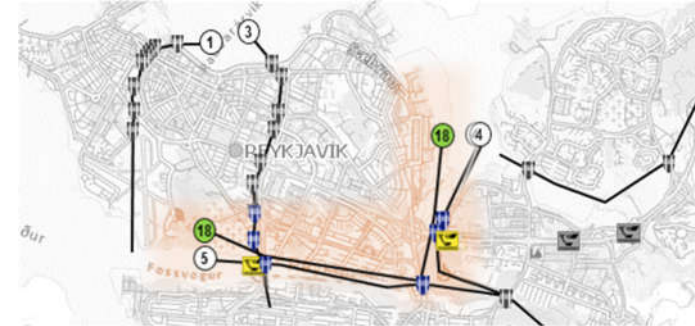


Mynd 6: Hlutfall farþega í strætó af heildarumferð í talningasniði 3 í október.



Mynd 7: Hlutfall farþega í strætó af heildarumferð á einstaka götum í sniði 3.

Talningasnið 18 sem hér er notað er samsuða úr sniðum 4 og 5 í sniðtalningum Reykjavíkurborgar og liggur um Fossvog og þaðan norður meðfram Elliðaám. Sniðið mælir umferð milli eldri hluta Reykjavíkur og Seltjarnaness og byggðar sunnan Fossvogsdals og austan Elliðaáa.



Mynd 8: Talningasnið 18, Fossvogur og Elliðaár.

Talningar sýna að bílaumferð náði þar hámarki árið 2017. *Talningar benda til að bílaumferð hafi aukist um rúm 31% frá 2011-2019 en minnkað um tæp 5% frá 2017-2019. Farþegum Strætó í sama sniði fjölgaði um rúmlega 14% frá 2011-2019 en fækkaði um tæplega 5% frá 2017-2019.*

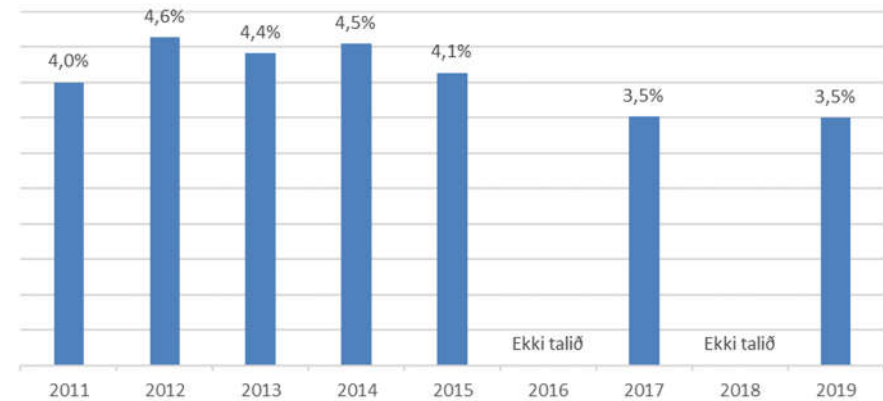
Hækkun bílaumferðar árin 2015-2017 verður þó að taka með fyrirvara þar sem samkvæmt talningu, á umferð að hafa aukist um 35% á Vesturlandsvegi í þessu sniði milli talninga 2016-2017, 16% á Reykjanesbraut og 21% á Kringlumýrarbraut.

Samkvæmt upplýsingum um umferð um lykilteljara Vegagerðarinnar óx umferð á Vesturlandsvegi við Skeljung um 7,5% milli októbermánaða 2016 og 2017, á Hafnarfjarðarvegi sunnan Kópavogslækjar um 6% og á Reykjanesbraut við Dalveg um 13%. Nálgðu árdagsumferð (ÁDU) hækkaði um 9% fyrir umrædda 3 lykilteljara í októbermánuðum 2016 og 2017.

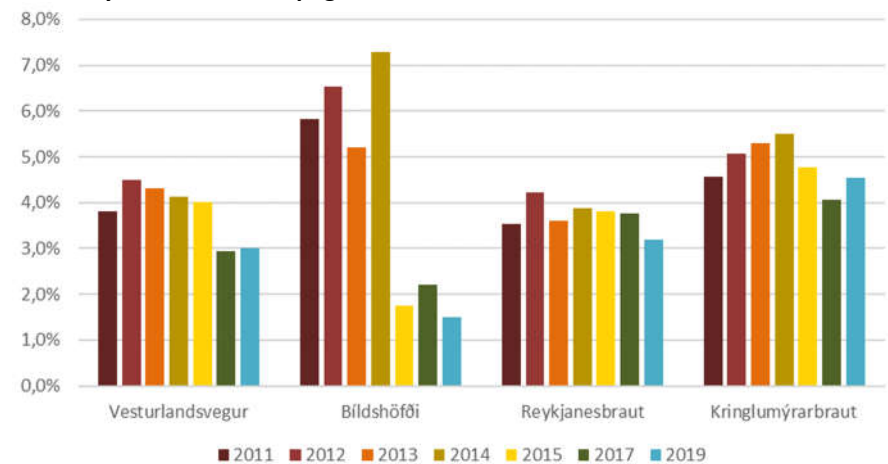
Þó svo að lykilteljararnir séu ekki staðsettir við skilgreind snið, má leiða af því líkum að þeir séu nægilega nálægt til að geta fullýrt að **ein hver skekkja kunn** **áð vera í talningum**, sér í lagi á Vesturlandsvegi.

Tafla 5: Fjöldi farþega á virkum degi í strætó í sniði 18 og fjöldi bíla, árin 2011-2019 (í þús.).

Fjöldi farþega í strætó (þús.)									
Talningarstaður	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Vesturlandsvegur	4,2	5,1	4,7	4,6	4,8	Ekki talið	4,6	Ekki talið	4,6
Bíldshöfði	0,3	0,4	0,3	0,4	0,1		0,1		
Reykjanesbraut	3,0	3,4	3,4	3,4	3,7		4,4		3,4
Kringlumýrarbraut	4,1	4,6	4,9	5,2	4,4		4,9		5,3
Samtals	11,6	13,5	13,3	13,6	13,0		14,0		13,3
Fjöldi bíla x 1,25 – einstaklingsferðir (þús.)									
Talningarstaður	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Vesturlandsvegur	105,4	107,4	103,4	107,7	115,8	118,1	151,5	153,3	148,2
Bíldshöfði	5,2	5,2	5,3	4,7	4,9	5,3	5,9	5,3	5,9
Reykjanesbraut	83,1	78,0	91,7	84,8	93,2	96,5	112,3	101,5	102,2
Kringlumýrarbraut	85,8	86,2	87,8	88,6	87,5	95,5	115,4	114,1	110,7
Samtals	279,6	276,9	288,1	285,8	301,5	315,3	385,0	374,2	367,1



Mynd 9: Hlutfall farþega í strætó af heildarumferð í sniði 18 í október.

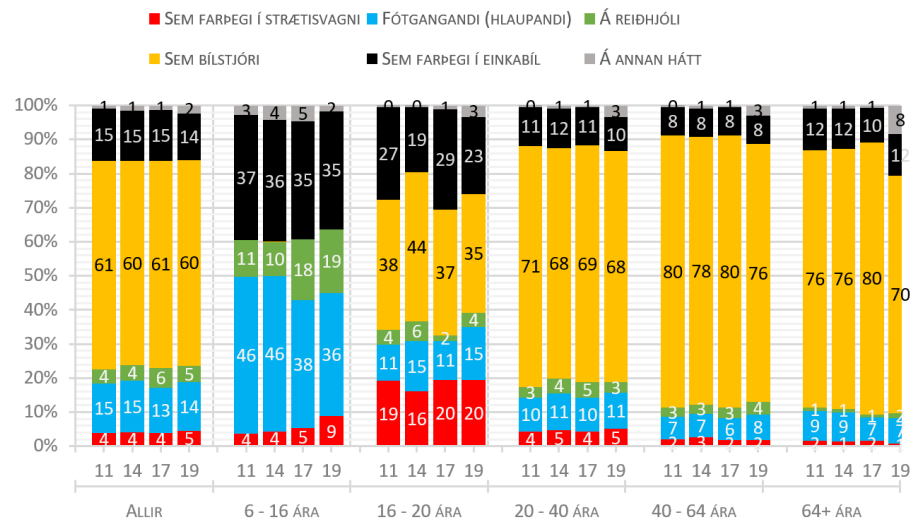


Mynd 10: Hlutfall farþega í strætó af heildarumferð á einstaka götum í sniði 18.

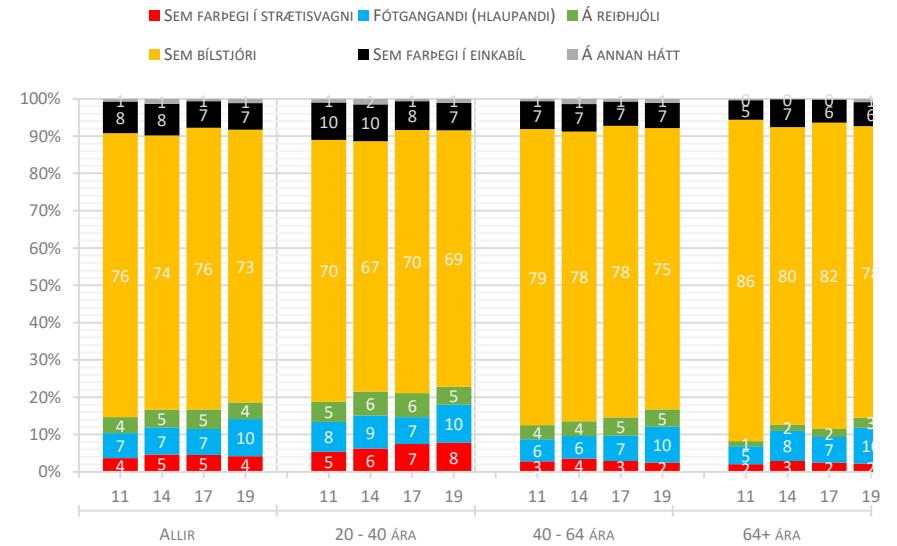
1.3 Ferðavenjukannanir

Capacent og Gallup

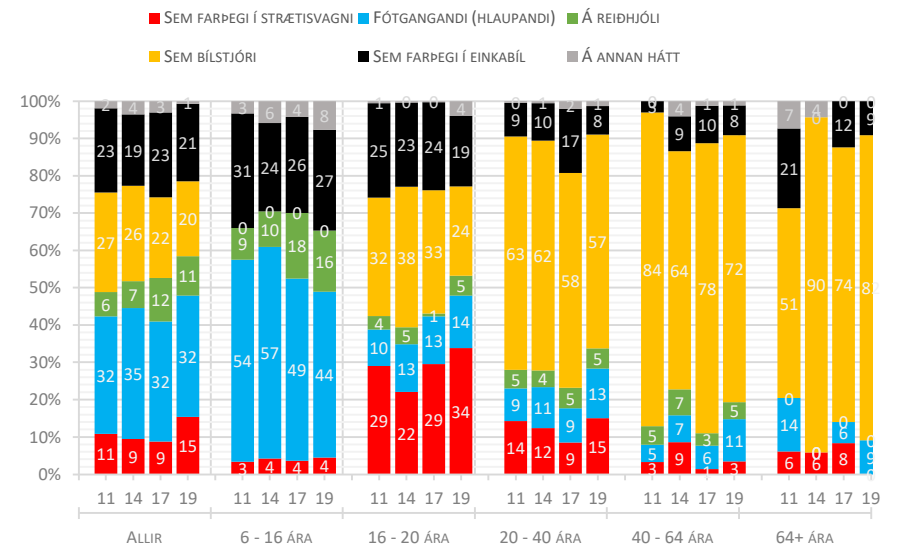
Ítarleg ferðavenjukönnun sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu og Vegagerðarinnar var fyrst framkvæmd árið 2002. Framkvæmd var sambærileg könnun fyrir sömu aðila árin 2011, 2014, 2017 og 2019. Könnunin nær til íbúa höfuðborgarsvæðisins á aldrinum 6-80 ára, einstaklingar handahófsvaldir úr þjóðskrá eða úr viðhorfahópi Capacent og Gallup og fer að mestu fram gegnum netið. Síðasta könnun var framkvæmd í 9. október-25. nóvember 2019 og var úrtakið 22.790 manns og var svarhlutfallið 42,1% sem er hátt hlutfall sé litið til fyrri ára, þar sem Fjöldi svarenda hefur verið um 5-6 þús. Framkvæmdatími 2011 var 26. okt. - 6. des., 8. okt. - 16. nóv. 2014 og 4. okt. - 13. nóv. 2017. Hringt var í þátttakendur sem ekki höfðu svarað innan tiltekins tíma og þeim boðið að svara í síma. Gögn rannsókna voru vigtuð til þess að úrtakið endurspegli þýðið með tilliti til kyns, aldurs og búsetu. Myndir hér á eftir eru unnar upp úr grunnögnum þessara kannana.



Mynd 11: Ferðamátaval 2011-2019 – Allar ferðir.



Mynd 12: Ferðamátaval 2011-2019 – Ferðir í vinnu.



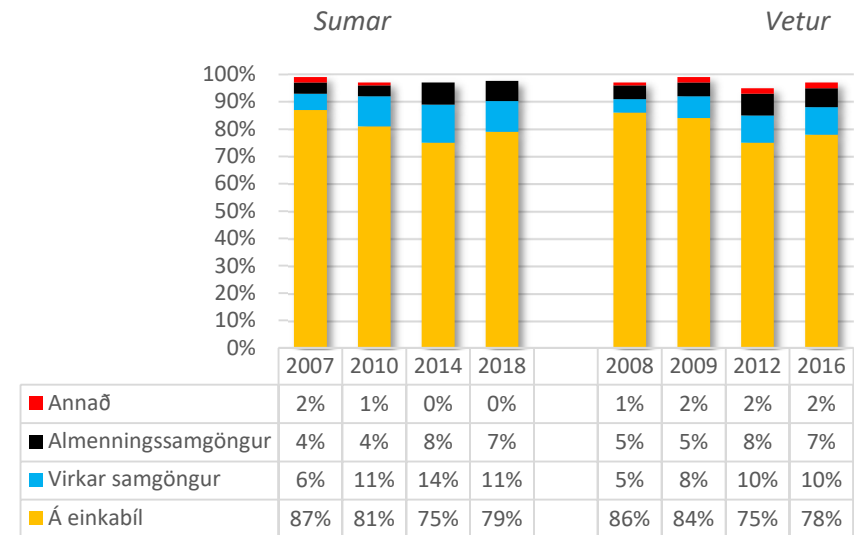
Mynd 13: Ferðamátaval 2011-2019 – Ferðir í skóla.

Myndirnar sýna litlar breytingar fyrir heildina (allar ferðir) milli áraanna 2011 og 2019. Það vekur þó athygli að í aldurshópnum 20-40 ára hefur orðið stöðug aukning á notkun á strætó til vinnu, **hátt í 8% ferðuðust með strætó árið 2019 til vinnu samanborið við 5,4% árið 2011**. Sami aldurshópur er einnig að ferðast meira með strætó til að sækja skóla.

Landráð

Landráð sf. hefur einnig, með reglulegum hætti, kannað ferðavenjur fyrir Vegagerðina. Síðasta könnun, sem fór fram 7. – 24. september 2018, var netkönnun fyrir sumarmánuðina júní, júlí og ágúst. Ekki var gerð vetrarkönnun fyrir árið 2018. Úrtakið var valið með tilviljunaraðferð úr hópi álitsgjafa MMR. Alls svöruðu 1.385 manns könnuninni. Skv. könnuninni hefur hlutfall þeirra sem ferðast að jafnaði með strætó um höfuðborgarsvæðið haldist nokkuð stöðugt frá árinu 2012, hvort sem að vetri eða sumri, eða 7-8%. Þetta hlutfall hafði verið 4-5% frá 2007-2010. Þá hefur hlutdeild einkabíla minnkað þó nokkuð og hefur haldist undir 80% síðan 2012, en voru 87% þegar mælingar fóru fyrst fram.

Með virkum samgöngum á mynd hér til hliðar er átt við hlutdeild gangandi og hjólandi.



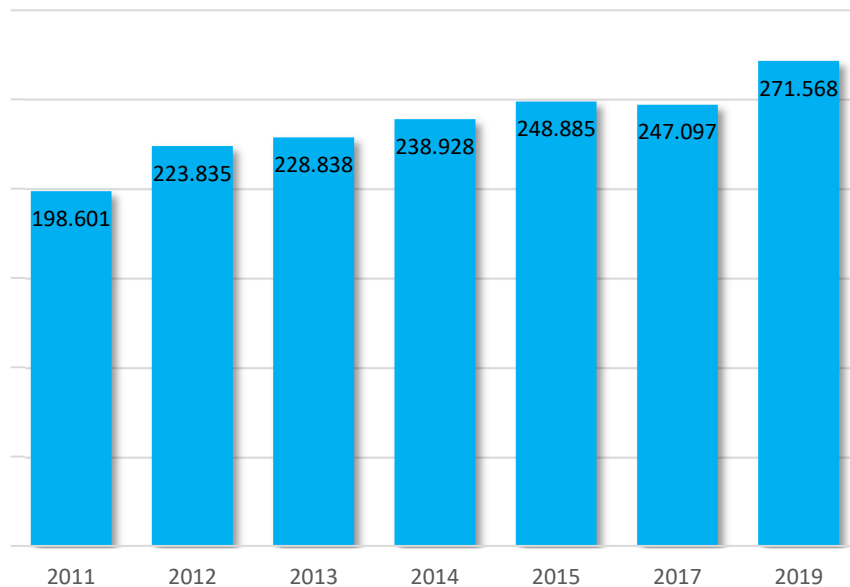
Mynd 14: Hvernig ferðast þú að jafnaði innan höfuðborgarsvæðisins?

Það er ljóst að könnunum Capacent og Gallup annars vegar og Landráðs hins vegar ber ekki saman um þróun ferðamátavals og hlutdeildar almennings-samgangna.

2 Fjöldi farþega á helstu leiðum

Mælikvarði	Markmið
Fjöldi farþega á helstu leiðum innan höfuðborgarsvæðisins og á leiðum milli þess og Reykjanesbæjar, Selfoss og Akraness. Fjöldi fastanotenda/korthafa.	Fjölgun farþega á stofnleiðum kerfisins og fjölgun fastanotenda (eiga tímabilakort) sem hlutfall af íbúafjölda svæðisins.

Sjálfvirkir teljarar eru nú í um 50 vögnum Strætó bs. og telja þeir allar hreyfingar í og úr vagni á hverri biðstöð. Gögnin eru notuð til að áætla fjölda farþega sem fara í eða úr vögnum sem eru án teljara. Fyrir árið 2016 var talið handvirkt þrjá virka daga í október og um helgar. Ekki voru nógu margir teljarar í notkun árið 2016 til að fá marktækar tölur um fjölda farþega og er því ári þar af leiðandi sleppt. Mynd 15 sýnir þróun í heildarfjölda innstiga í strætisvagna á höfuðborgarsvæðinu í október á viku frá 2011 til 2019.



Mynd 15: Innstig í strætisvagna á höfuðborgarsvæðinu á viku í okt. 2011-2019.

Innstigum í október fjölgaði um **37%** frá 2011 til 2019. Í töflu 6 má sjá fjölda innstiga á viku í októbermánuði, skv. tölum Strætó bs., á strætisvagnaleiðum sem horft var til við skilgreiningu á grunnneti almenningssamgangna árið 2011 og notað var sem ákveðið viðmið í samningi um 10 ára tilraunaverkefni.

Tafla 6: Fjöldi innstiga á viku í október á helstu leiðum og fjöldi fastanotenda.

Leið	2012	2013	2014	2015	2017	2019	2011-2019
1	30.923	31.996	32.937	33.538	36.117	35.796	24%
3	17.574	18.322	18.176	19.123	19.020	19.844	10%
5	5.692	4.909	4.968	16.071	17.200	15.514	40%*
8**	-	-	-	-	-	8.497	-*
16	-	-	-	2.798	2.841	2.586	-*
19	9.888	9.663	11.164	-	-	-	-*
6	24.101	23.112	23.614	24.772	23.527	21.505	-6%
11	14.006	13.647	14.671	13.814	14.495	15.444	9%
15	15.574	16.199	16.327	14.368	14.142	16.875	1%
24	10.402	10.837	12.246	12.534	14.005	14.914	62%
51	2.885	3.074	3.196	2.749	2.406	3.522	54%
55	-	-	-	2.708	2.338	3.559	-
57	2.257	3.155	3.277	2.816	1.974	3.417	141%
Alls	133.300	134.915	140.574	145.291	148.065	148.843	21%
Fjöldi fastanotenda	2012	2013	2014	2015	2017	2019	2011-2019
Korthafar	8.324	8.821	9.168	11.990	14.899	17.525	248%
Á þús. íbúa.	41	43	44	57	69	77	209%

*Leiðum 5 og 19 var breytt árið 2015 þannig að 5 fór að keyra þá leið sem 19 hafði gert áður og 16 tók yfir megnið af leið 5 eins og hún var. Það er því rétt að horfa á þær saman.

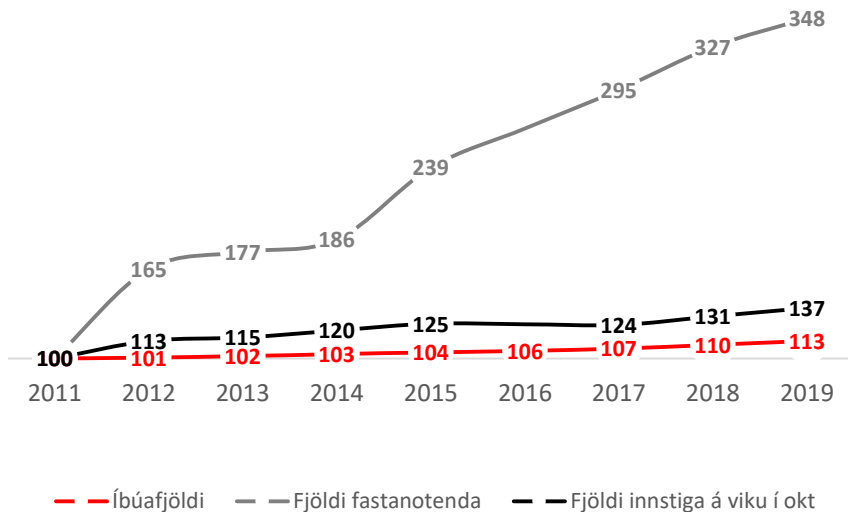
** Leið 8 byrjaði akstur í lok ágúst 2019, leið 5 skipt á virkum dögum í leið 5 (Norðlingaholt-BSÍ) og leið 8 (BSÍ-Nauthóll) vegna framkvæmda við Nauthólsvæg. Leið 5 óbreytt um helgar. Leiðir 5, 8, 16 og 19 því horft á þær saman.

*** Leiðar 1, 3, 6, 11, 12, 13 og 15 keyrðu Sæbrautina árið 2019 vegna framkvæmda á Hverfisgötu þar til 8.12.2019, að undanskildu leið 3 sem hélt áfram akstri á Sæbraut að framkvæmdum loknum. Gæti hafa haft áhrif á leið 6 sem sýnir fækkun innstiga upp á 11%.

**** Aukning í % er frá 2011-2019, en tafla sýnir fyrir árin 2012 til 2019.

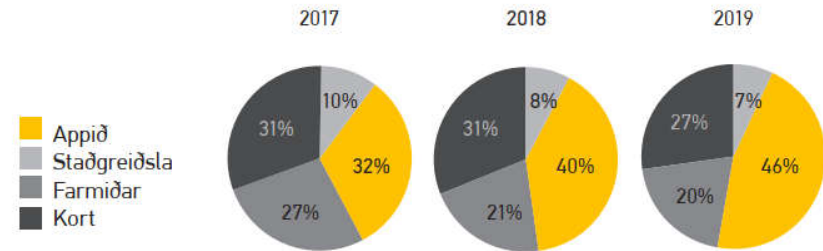
Innstigum í helstu leiðir á höfuðborgarsvæðinu og leiðir sem tengja það við aðliggjandi svæði fjölgaði umtalsvert frá 2011 til 2019. Fjöldi innstiga jókst töluvert á leið 1 árið frá 2015-2017 eða um tæp 2.600 innstig á viku, en sú leið var sett á 10 mín tíðni í október 2016. Þegar teknar eru saman **leiðir 5, 8, 16 og 19** hefur fjöldi innstiga aukist um **70% frá 2011 til 2019**.

Fastnotendum strætó hefur fjölgað umtalsvert frá 2011 eða aukist um nær 250%. Stóraukið vöruframboð og vöruþróun strætó í sérsniðnum áskriftarkortum og áskriftarleiðum í appi eru vafalaust stór ástæða fyrir þessum árangri. Notkun appsins hefur aukist töluvert undanfarin ár og var hlutdeild þess í fargjaldaskiptingu um 46% árið 2019.



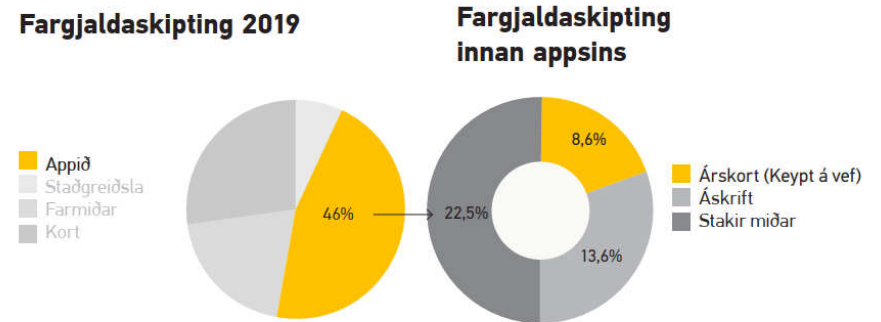
Mynd 16: Höfuðborgarsvæðið, þróun innstiga á viku í október og fjölgun fastanotenda.

Frá því árið 2017 hefur greiðsla á fargjöldum hækkað úr 27% í 46%.



Mynd 17: Fargjaldaskipting Strætó Bs. milli ára.

Fargjöld í gegnum appið þá er nær helmingur þar stakir miðar.



Mynd 18: Fargjaldaskipting Strætó Bs. árið 2019 innan appsins.

3 Rekstrarkostnaður almenningsgangna

Mælikvarði	Markmið
Rekstrarkostnaður almenningsgangna	Lækkun nettókostnaðar fyrir hverja ferð í akstri Strætó bs. Hækkun á meðalhutfalli fargjalda í rekstrarkostnaði árið 2022 í 40% í samræmi við eigendastefnu Strætó bs. og þetta hlutfall í erlendum samanburðarborgum.

Tölur um rekstrarkostnað má sjá í töflunni til hliðar. Þar má annars vegar sjá fargjaldatekjur Strætó bs. og hins vegar heildarkostnað sem samanstendur af öllum kostnaði m.a. kostnaði við eigin akstur, kostnaði vegna aksturs verktaka og stjórnunarkostnaði. Nettókostnaður er hér reiknaður sem heildarkostnaður að frádregnum fargjöldum.

Í neðri hluta töflunnar er nettókostnaður annars vegar sýndur á hlaupandi verðlagi og hins vegar á föstu verðlagi ársins 2019. Með því að skoða kostnaðinn á föstu verðlagi ársins 2019 eru tölurnar samanburðarhæfari en ella. Kostnaðurinn er færður á verðlag ársins 2019 með vísitölu sem er vegið meðaltal launavísitölu, dísilverðsvísitölu og vísitölu neysluverðs sbr. verðbótaákvæði í samningi sveitarfélaganna og ríkis.

Á næstu síðu er settur fram samanburður lykiltalna úr töflu 7 við rekstur almenningsgangna í nokkrum borgum í Danmörku. Tölur frá Danmörku koma úr „6 byers nøgletal“ skýrslunum sem gefnar eru út á tveggja ára fresti og innihalda kostnað sem er samanburðarhæfur við þann sem sést í töflu 7.

Tafla 7: Rekstrarkostnaður Strætó á höfuðborgarsvæðinu.

Lykiltölur (millj.kr)	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Fargjaldatekjur	1.015	1.277	1.422	1.477	1.655	1.821	1.890	1.952	2.074
Rekstrarkostn. m/afskr.	3.200	3.916	4.661	4.755	5.398	5.574	6.018	6.489	6.788
Hlutfall fargjaldtekna	31,7%	32,6%	30,5%	31,1%	30,7%	32,7%	31,4%	30,1%	30,6%
Nettókostnaður	2.185	2.639	3.239	3.278	3.743	3.754	4.128	4.537	4.714
Nettókost. (kr.)	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Á íbúa	10.810	12.976	15.766	15.721	17.734	17.591	19.052	20.415	20.676
Á farþega	242	275	330	319	350	336	352	398	387
Á ökutíma	7.661	8.134	8.595	8.604	9.075	9.111	10.010	10.263	10.823
Á kílómetra	345	366	386	386	414	416	462	466	485
Nettókost. (verðlag 2019)	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Á íbúa	14.785	15.668	18.990	18.500	21.032	20.402	20.606	21.034	20.676
Á farþega	332	332	398	375	415	389	380	410	387
Á ökutíma	10.478	9.821	10.353	10.125	10.763	10.567	10.827	10.575	10.823
Á kílómetra	472	443	465	455	491	483	499	480	485

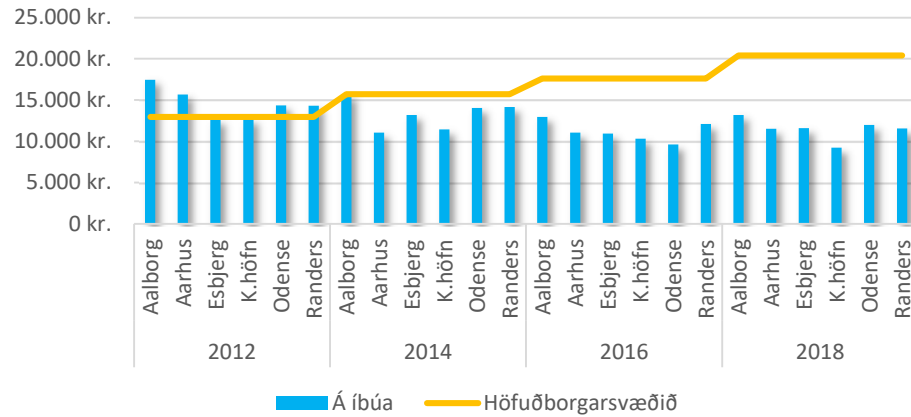
Í töflu 8 og mynd á næstu síðu er dreginn fram samanburður milli ýmissa stærða, á hlaupandi verðlagi. Dönskum tölum er umbreytt með miðgengi hvers árs.

Tafla 8: Rekstrarkostnaður – samanburður við danskar borgir.

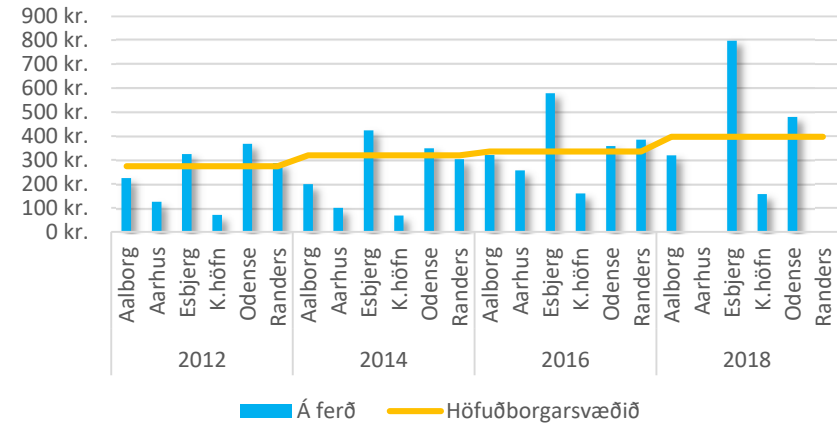
Ár	Borg	Íbúar	Heildarkostnaður			Nettókostnaður			
			Á íbúa	Á ferð	Á ökutíma	Á íbúa	Á ferð	Á ökutíma	%Fargjöld
2012	Aarhus	314.545	34.786 kr.	278 kr.	19.326 kr.	15.655 kr.	125 kr.	8.767 kr.	55,0%
	Odense	191.610	22.608 kr.	579 kr.	22.608 kr.	14.338 kr.	367 kr.	14.057 kr.	36,6%
	Aalborg	201.142	31.504 kr.	405 kr.	18.532 kr.	17.447 kr.	225 kr.	10.451 kr.	44,6%
	Esbjerg	115.112	18.872 kr.	484 kr.	15.727 kr.	12.632 kr.	324 kr.	10.127 kr.	33,1%
	Randers	95.756	21.312 kr.	428 kr.	16.394 kr.	14.295 kr.	287 kr.	10.797 kr.	32,9%
	Kaupmannahöfn	549.050	34.311 kr.	192 kr.	14.918 kr.	12.718 kr.	71 kr.	5.463 kr.	62,9%
	Höfuðborgarsvæðið	203.374	19.257 kr.	408 kr.	12.071 kr.	12.976 kr.	275 kr.	8.134 kr.	32,6%
2014	Aarhus	323.893	29.955 kr.	270 kr.	17.620 kr.	11.051 kr.	100 kr.	6.543 kr.	63,1%
	Odense	195.797	22.206 kr.	552 kr.	22.206 kr.	14.043 kr.	349 kr.	14.541 kr.	36,8%
	Aalborg	205.809	29.311 kr.	374 kr.	17.242 kr.	15.642 kr.	199 kr.	9.452 kr.	46,6%
	Esbjerg	115.095	18.571 kr.	597 kr.	15.476 kr.	13.191 kr.	424 kr.	10.802 kr.	29,0%
	Randers	96.343	20.918 kr.	448 kr.	16.091 kr.	14.146 kr.	303 kr.	10.906 kr.	32,4%
	Kaupmannahöfn	569.557	32.489 kr.	195 kr.	14.768 kr.	11.425 kr.	69 kr.	5.172 kr.	64,8%
	Höfuðborgarsvæðið	208.531	22.803 kr.	462 kr.	12.480 kr.	15.721 kr.	319 kr.	8.604 kr.	31,1%
2016	Aarhus	330.639	26.769 kr.	256 kr.	14.872 kr.	11.052 kr.	106 kr.	6.298 kr.	58,7%
	Odense	198.972	16.417 kr.	358 kr.	14.924 kr.	9.635 kr.	210 kr.	9.043 kr.	41,3%
	Aalborg	211.937	25.478 kr.	321 kr.	14.987 kr.	12.954 kr.	163 kr.	7.733 kr.	49,2%
	Esbjerg	115.905	16.076 kr.	578 kr.	13.397 kr.	10.927 kr.	393 kr.	9.222 kr.	32,0%
	Randers	98.118	17.691 kr.	385 kr.	13.608 kr.	12.111 kr.	264 kr.	9.491 kr.	31,5%
	Kaupmannahöfn	602.481	25.514 kr.	160 kr.	13.428 kr.	10.299 kr.	65 kr.	5.508 kr.	59,6%
	Höfuðborgarsvæðið	213.402	26.122 kr.	499 kr.	13.529 kr.	17.591 kr.	336 kr.	9.111 kr.	32,7%
2018	Aarhus	341.497	24.779 kr.	0 kr.*	15.487 kr.	11.527 kr.	0 kr.*	7.321 kr.	53,5%
	Odense	202.663	17.340 kr.	480 kr.	15.764 kr.	11.996 kr.	332 kr.	11.242 kr.	30,8%
	Aalborg	213.271	25.114 kr.	319 kr.	14.773 kr.	13.185 kr.	168 kr.	7.556 kr.	47,5%
	Esbjerg	116.061	15.782 kr.	797 kr.	13.152 kr.	11.577 kr.	585 kr.	9.265 kr.	26,6%
	Randers	98.071	16.804 kr.	0 kr.*	14.004 kr.	11.544 kr.	0 kr.*	9.298 kr.	31,3%
	Kaupmannahöfn	616.098	23.355 kr.	157 kr.	12.975 kr.	9.215 kr.	62 kr.	5.110 kr.	60,5%
	Höfuðborgarsvæðið	222.263	29.197 kr.	569 kr.	14.678 kr.	20.415 kr.	398 kr.	10.263 kr.	30,1%

* Upplýsingar fyrir Aarhus og Randers voru ekki í skýrslu fyrir 2018.

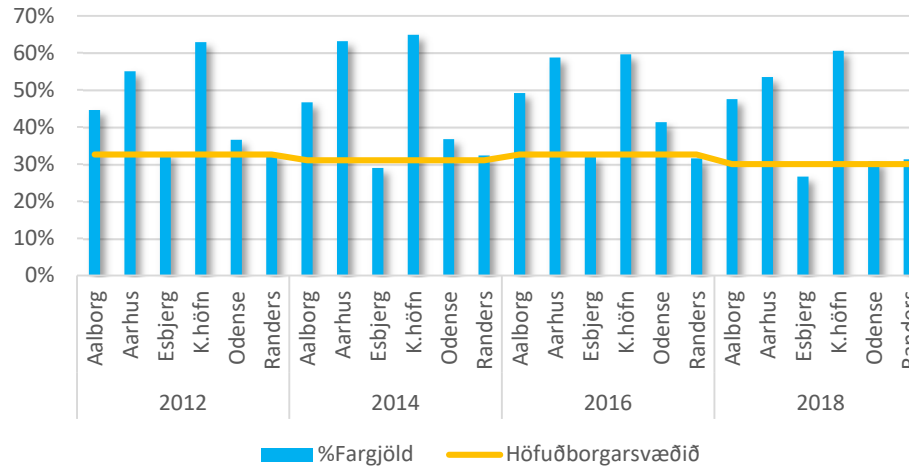
Nettókostnaður á íbúa



Nettókostnaður á ferð



Hlutfall fargjalda af heildarkostnaði



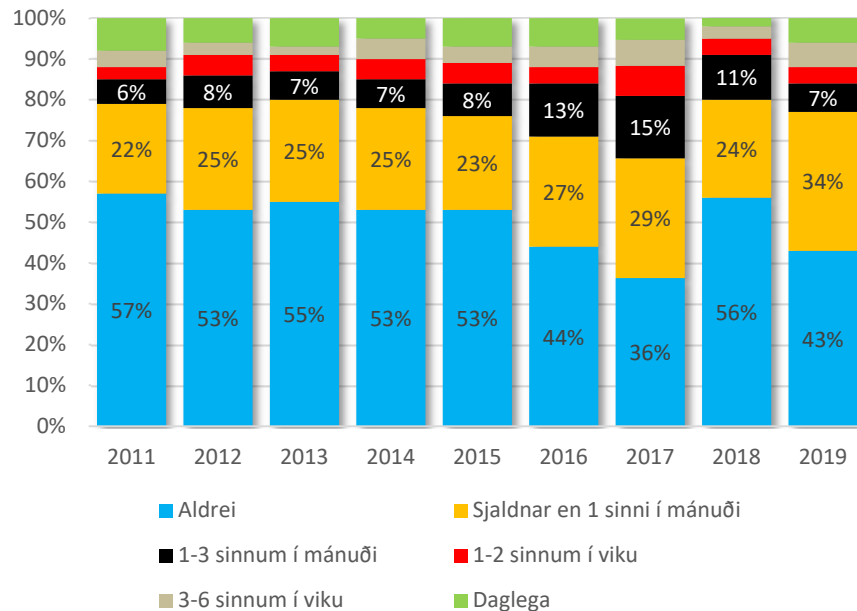
Mynd 19: Nettókostnaður og fargjaldatekjur – samanburður við danskar borgir.

5 Viðhorf til almenningsgangna

Mælikvarði	Markmið
Viðhorf til almenningsgangna	Íbúar höfuðborgarsvæðisins og áhrifasvæðis þess hafi jákvætt viðhorf og væntingar til almenningsgangna. Þeim fjölgi sem líta á almenningsgöngur sem raunverulegan valkost í ferðum til/frá vinnu og skóla.

5.1 Mat á þjónustu Strætó

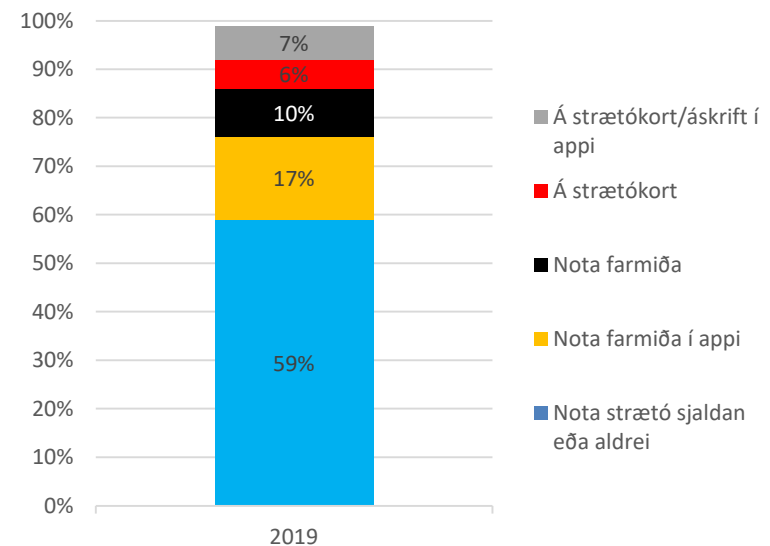
Framkvæmdar hafa verið bæði þjónusta og viðhorfskannanir fyrir Strætó bs. um nokkurra ára skeið. Þar eru einstaklingar spurðir út í notkun sína á strætó og viðhorf þeirra til skilgreindra þjónustuþátta. Á myndum hér á eftir má sjá annars vegar könnun meðal erlendra ferðamanna og hins vegar niðurstöður sem birtust í viðhorfskönnun sem framkvæmdar voru í nóvember árið 2019.



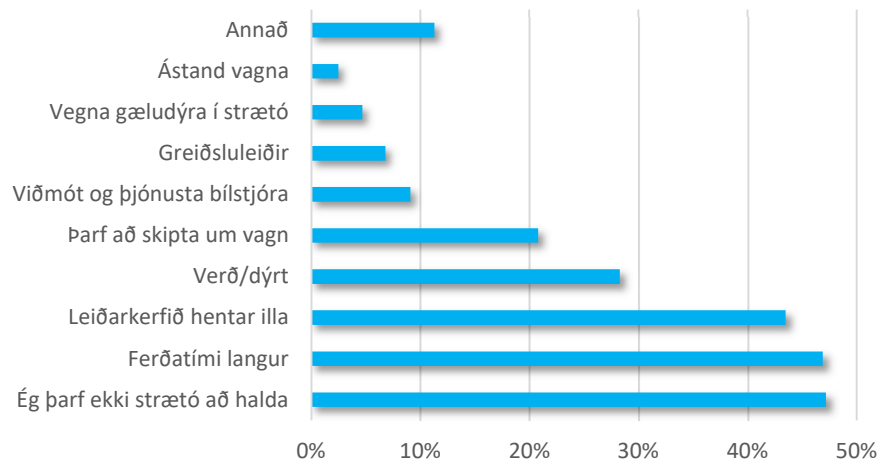
Mynd 20: Hversu oft notar þú strætisvagn?

Eins og sést á mynd 20 hefur þeim sem aldrei nota strætisvagna fækkað síðan 2015, eða úr 53% í 43% (að undanskildu árið 2018) og mest niður í 36% árið 2017. Það gæti þýtt að fleiri hafi not af þeim, þó daglegum notendum fjölgi ekki jafn mikið.

Til samanburðar má líta á niðurstöður spurningarinnar „Hver eftirtalinna fullyrðinga á best við þig/barnið þitt um strætó?“ sem spurt var um í ferðavenjukönnun Gallup og sést hér að neðan. Niðurstöður þessarar könnunar virðast styðja við niðurstöður viðhorfskönnunar Strætó bs. að því leiti að af þeim má draga þá ályktun að **um 41% svarenda geti talist til notenda strætó.**

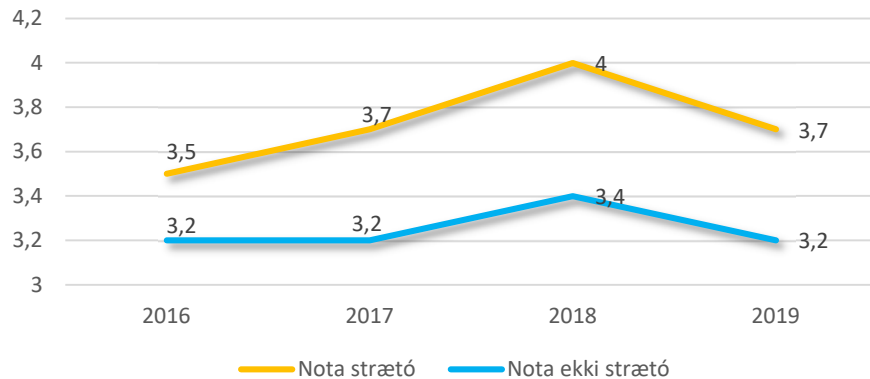


Mynd 21: Hver eftirtalinna fullyrðinga á best við þig/barnið þitt um strætó.



Mynd 22: Hvers vegna notar þú ekki strætó?

Þeir sem svöruðu því í ferðavenjukönnunni að þeir notuðu strætó sjaldan eða aldrei, voru spurðir *hvers vegna þeir notuðu ekki strætó*. Fyrir utan að kjósa að þurfi ekki á strætó að halda, voru algengustu ástæðurnar tengdar leiðarkerfi, ferðatíma og kostnaði.

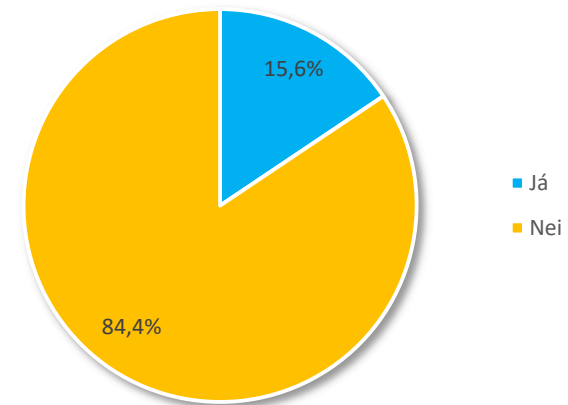


Mynd 23: Hversu jákvæð(ur) eða neikvæð(ur) ertu gagnvart Strætó? (Meðaltal 1-5)

Í viðhorfskönnunum Strætó bs. árin 2016, 2017, 2018 og 2019 var spurt hversu jákvætt eða neikvætt fólk væri gagnvart strætó. Notendur strætó virðast sáttari við fyrirtækið og fer sú ánægja vaxandi milli ára, þó smá lækkun árið 2019.

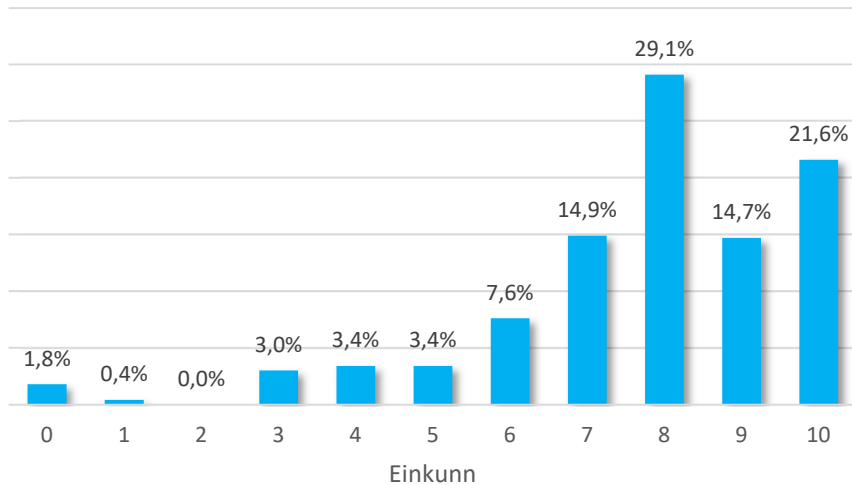
5.2 Erlendir ferðamenn

Árið 2011 voru erlendir ferðamenn á Íslandi tæplega 570 þúsund en voru um 2,0 milljónir árið 2019, fækkun um 300 þús. frá 2018. Það gerir um 250% aukningu á aðeins 8 árum. Í því ljósi er athyglisvert að beina augum að því hvort og þá hvernig allur þessi fjöldi nýtir sér þjónustu Strætó bs. Í ágúst 2017 var í fyrsta sinn könnuð notkun og viðhorf erlendra ferðamanna til þjónustu Strætó bs. Könnunin var framkvæmd meðal ferðamanna í Leifsstöð í Keflavík og fengust alls 991 svar. Af þeim sem svöruðu höfðu alls 155, eða 15,6% notað strætó á meðan á dvöl þeirra á Íslandi stóð. Ekki hefur verið framkvæmd önnur könnun síðan þá.



Mynd 24: Did you use Strætó, the public bus system, during your stay in Iceland?

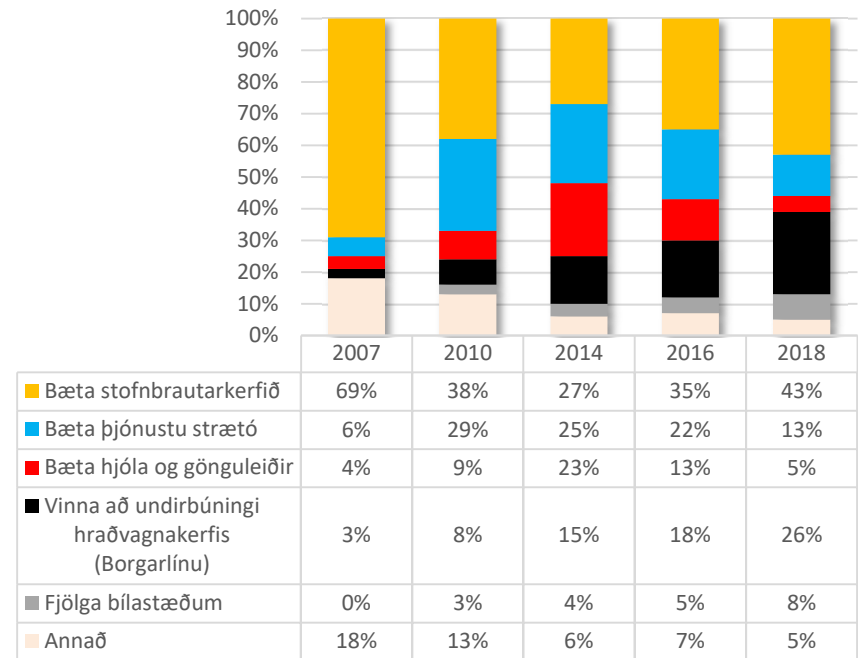
Þeir sem svöruðu því játandi að hafa notað strætó voru í framhaldi spurðir um upplifun sína af þjónustunni. Langflestir, eða rúm 80%, voru ánægðir með þjónustuna og gáfu henni einkunn á bilinu 7-10.



Mynd 25: Overall, how dissatisfied or satisfied were you with Strætó's service? Please answer on a scale from 0 to 10 where 0 means that you were very dissatisfied with Strætó's service and 10 means that you were very satisfied with Strætó's service.

5.3 Kannanir Landráðs

Í könnunum Landráðs hafa íbúar höfuðborgarsvæðisins verið spurðir hvað þeir telji mikilvægustu framkvæmdir í samgöngum á höfuðborgarsvæðinu. Síðan 2010 hefur stuðningur við bættar almenningssamgöngur haldist nokkuð stöðugur í kringum 40%. Stuðningur við undirbúning hraðvagnakerfis (Borgarlínu) hefur aukist töluvert undanfarin ár og stóð í 26% árið 2018.



Mynd 26: Mikilvægustu framkvæmdirnar í samgöngum á höfuðborgarsvæðinu.