

NÝTT LEIÐANET

Tillaga að nýju leiðaneti á höfuðborgarsvæðinu

Áfangaskýrsla / mars 2025



EFNISYFIRLIT

1	INNGANGUR	3
2	AF HVERJU VAR ÞÖRF Á AÐ ENDURSKOÐA LEIÐANETIÐ? _	4
3	MÓTUN Á NÝJU LEIÐANETI	6
3.1	Umfang verkefnisins og áfangaskipting	6
3.2	Fyrsti áfangi – mótun á fyrstu hugmyndum	7
3.3	Annar áfangi – tillaga að Nýju leiðaneti Strætó	7
3.4	Næstu skref	8
4	LEIÐARLJÓS OG STEFNUMARKANDI AÐGERÐIR	9
4.1	Áherslur og leiðarljós	9
4.2	Stefnumarkandi aðgerðir	9
5	TILLAGA AÐ NÝJU LEIÐANETI	10
5.1	Helstu þættir í Nýju leiðaneti	10
5.2	Samanburður við núverandi leiðanet	16
6	SAMRÁÐ VIÐ ALMENNING OG AÐRA HAGSMUNAAÐILA _	19
6.1	Samráðsferli	19
6.2	Helstu breytingar á leiðaneti	20
6.2.1	Leiðir enda ekki á BSÍ	20
6.2.2	Betri tenging stofnleiða við háskólasvæðið	20
6.2.3	Bætt tíðni í Skerjafjörð og Vesturbæ, betri tengingar við miðborgina	21
6.2.4	J sem stofnleið	21
6.2.5	Horfið frá tengingu Breiðholts og Kópavogs	22
6.2.6	Tenging Árbæjar við Ártún	22
6.2.7	Endurskoðun leiða í Mosfellsbæ	22
6.2.8	Tenging Seltjarnarness við Granda	23
6.1	Athugasemdir sem ekki var hægt að koma til móts við	23
6.1.1	Ekki stoppa við Norðlingaskóla	23

6.1.2	Stofnleið D aki Miklubraut í stað Laugavegs	24
7	NÆSTU SKREF	25
8	HEIMILDASKRÁ	26
VIÐAUKI A		27

1 INNGANGUR

Árið 2019 hóf Strætó vinnu við að móta fyrstu hugmyndir að nýju leiðaneti almenningsamgangna vegna uppbyggingar Borgarlínunnar og var gefin út áfangaskýrsla í lok sama árs¹. Verkefnið hefur gengið undir nafninu *Nýtt Leiðanet*. Nýtt leiðanet er heildstætt framtíðarskipulag almenningsamgangna á höfuðborgarsvæðinu og má hugsa sem aðalskipulag leiðanetsins sem verður að fullu innleitt þegar framkvæmdum Borgarlínuinnviða í samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðisins lýkur. Nýja leiðanetið samantendur af stofnleiðum (þ.m.t. Borgarlínuleiðum) og almennum leiðum. Fyrri skýrslan fjallaði um endurskoðun á leiðaneti Strætó þar sem lagðar voru fram fyrstu hugmyndir að Nýju leiðaneti. Síðan þá hafa verið gerðar ýmsar valkostagreiningar og unnið úr þeim í samráði við almenning, hagaðila og ráðgjafa. Í þessari skýrslu má finna afrakstur þeirrar vinnu og jafnframt fyrstu tillögu að Nýju leiðaneti.

Áætlað er að undirbúningur að innleiðingu á Nýja leiðanetinu gerist samhliða framkvæmdum á fyrstu lotu Borgarlínunnar. Áætlað er að framkvæmdum fyrstu lotu ljúki á árinu 2031 og yrði þá Nýja leiðanetið innleitt samtímis með heildstæðum hætti. Ákveðnar breytingar verða þó innleiddar fyrr auk þess sem einhverjar breytingar verða ekki gerðar fyrr en seinni lotum Borgarlínunnar lýkur.

¹ <https://straeto.is/media/2021/10/nytt-leidanet-fyrsta-afangaskyrsla.pdf>

2 AF HVERJU VAR ÞÖRF Á AÐ ENDURSKOÐA LEIÐANETIÐ?

Ljóst er að gæði almenningssamgangna ráðast af fjölmörgum þáttum, s.s. tíðni, ferðatíma, gæðum biðstöðva, gæðum innviða (t.d. forgangsakreina) og þjónustutíma. Breytingar á leiðaneti geta einar og sér stuðlað að styttri ferðatíma og betri tengingum milli mismunandi borgarluta, en samgönguinnviðir ráða miklu varðandi ferðatíma (s.s. með lagningu forgangsakreina) og fjármagn ræður miklu um tíðni. Nýtt leiðanet gefur sveitarfélögum innsýn í hvar leggja ætti áherslu á bættan forgang almenningssamgangna svo hægt sé að reka almenningssamgöngukerfi með skilvirkum hætti og tryggja hátt þjónustustig til íbúa höfuðborgarsvæðisins.

Ýmsir þættir kalla á heildstæða endurskoðun á leiðaneti og þjónustu Strætó og eru hér taldar upp helstu ástæður þess af hverju brýnt er að endurskoða leiðanetið:

- **Uppbygging á innviðum Borgarlínunnar gerir breytingar þarfar.** Á árunum 2025-2040 verða lögð sérrými Borgarlínunnar sem munu auka til muna forgang og áreiðanleika almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu. Þessir innviðir byggjast upp þar sem þörfin er mest fyrir sérrými samkvæmt greiningum, að teknu tilliti til tafa vegna umferðarpunga. Horft er til þess að Borgarlínuleiðir og aðrar leiðir muni vinna saman sem ein heild og því þurfti hvort tveggja að skilgreina akstursleiðir Borgarlínuleiða eftir nýjum innviðum sem og að aðlaga leiðanetið í heild að innviðum Borgarlínunnar.

- **Skipulagsbreytingar í vændum.** Ýmsar skipulagsbreytingar kalla á breytingar á núverandi leiðaneti. Til dæmis var Hlemmur endastöð margra leiða og ein af aðalskiptistöðvum í leiðanetinu en í framtíðinni er fyrirhugað að einungis verði gegnumakstur almenningssamgangna á Hlemmi. Aðrar breytingar eru t.d. brú yfir Fossvoginn og ný skiptistöð í Vogabyggð.
- **Aukin áhersla á umhverfissjónarmið í samfélaginu.** Aukin notkun almenningssamgangna og annarra vistvænna ferðamáta er einn mikilvægasti liðurinn í því að draga úr útblæstri gróðurhúsalofttegunda og svifryki. Mikilvægt er að almenningssamgöngur mæti þörfum íbúa til þess að geta ferðast á annan hátt en í einkabíl.
- **Fjölgun íbúa og þróun höfuðborgarsvæðisins.** Samkvæmt mannfjöldaspá verða íbúar höfuðborgarsvæðisins samtals um 305.000 árið 2040 (Byggðastofnun, e.d.), sem samsvarar fjölgun íbúa um 100.000 frá árinu 2015. Íbúafjöldinn var um 250.000 í lok árs 2024 (Hagstofa Íslands, e.d.). Stefnt er að því að mesta uppbyggingin á húsnæði muni eiga sér stað eftir samgöngu- og þróunarásum eins og þeir eru skilgreindir í svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins til ársins 2040. Svæðisskipulagið gerir ráð fyrir að það verði góðar almenningssamgöngur eftir þessum ásum og þarf leiðanetið að taka mið af því.
- **Þörf á frekari aðgerðum til að ná markmiðum.** Fjöldi farþega Strætó hefur vaxið jafnt og þétt frá árinu 2010 og hafði aldrei verið meiri en rétt fyrir COVID heimsfaraldurinn. Þrátt fyrir fækkun farþega meðan faraldurinn stóð yfir, þá hefur fjöldi farþega farið vaxandi á ný og er nú orðinn meiri en fyrir COVID.

Endurskipulagning á leiðaneti er ein aðgerð af mörgum til að ná markmiðum um meiri hlutdeild almenningsgangna í öllum ferðum sem farnar eru á höfuðborgarsvæðinu.

- **Ábendingar frá farþegum.** Í gegnum tíðina hefur Strætó fengið fjölmargar ábendingar um hvað megi betur fara í núverandi leiðaneti og því hefur leiðanetið í gegnum árin tekið nokkrum breytingum án þess þó að heildstæð endurskoðun hafi átt sér stað. Núverandi leiðanet byggir að mestu á því leiðaneti sem innleitt var árið 2005.
- **Núverandi leiðanet getur verið flókið.** Í dag samanstendur leiðanetið á höfuðborgarsvæðinu af 26 leiðum, að frátöldum leiðum sem eingöngu eru í pöntunarþjónustu. Leiðanetið í dag er samsett á þann hátt að það getur verið erfitt að muna það utanbókar eða nota án þess að kynna sér það vel, eða þá styðjast við Strætó vefsíðuna eða Klapp appið. Þegar tvær eða fleiri leiðir skerast þá er einnig ekki sjálfgefið að hægt sé að skipta úr einni leið í aðra. Eins byggist leiðanetið mikið til á tímajöfnunarstöðvum og mætingum þar sem margir vagnar koma og fara saman á sama tíma (t.d. við Mjódd og Ártún). Hægt er að bæta þjónustustig og hagræða rekstri Strætó með því að einfalda leiðanetið og falla frá fyrirkomulagi um tímajöfnunarstöðvar þar sem því verður við komið.
- **Margar leiðir aka samsíða eftir sumum vegköflum.** Sem dæmi, þá aka fjórar til sex leiðir frá Skeifunni að Lækjartorgi eftir

² Í dag er svokallað púlsakerfi á ákveðnum leiðum. Þá hittast nokkrar leiðir á sama stað, t.d. í Ártúni, bæði til að auðvelda farþegum skiptingar á milli leiða og til að tímajafna. Þegar tíðni leiða er minni þá er meiri þörf á púlsakerfi. Ef tíðnin er meiri

Suðurlandsbraut/Laugavegi/Hverfisgötu. Hins vegar koma vagnarnir margir hverjir á mjög svipuðum tíma, í stað þess að tímatöflur séu útfærðar á þann hátt að næsti vagn sé alltaf skammt undan². Tækifæri felast í að bæta þjónustu til notenda með því að endurskoða þetta fyrirkomulag.

- **Auðvelt er að ferðast frá flestum hverfum til og frá miðborg Reykjavíkur** en erfitt eða tímafrekt getur verið að ferðast milli úthverfa og atvinnusvæða utan miðborgarinnar. Með endurskoðun á leiðaneti Strætó og mikilvægum nýjum tengingum sem skapast með tilkomu Borgarlínuinnviða, s.s. stórrí skiptistöð við Vogabyggð og brú yfir Fossvog, er hægt að leggja áherslu á að styrkja tengingar milli svæða utan miðborgar Reykjavíkur.
- **Ferðavenjukannanir sýna að þörf er á aukinni tíðni og styttri ferðatíma.** Við endurskoðun á leiðanetinu er mikilvægt að hafa að leiðarljósi að hægt sé að mæta þörfum íbúa höfuðborgarsvæðisins betur með því að skipuleggja leiðanetið þannig að tíðni sé aukin og ferðatími styttri milli helstu áfangastaða.

Af framansögðu er ljóst að fjölmargar ástæður og tækifæri eru til þess að bæta leiðanetið og er verkefnið brýnt. Í endurskoðun á leiðanetinu hefur því þurft að taka fjölmargar ákvarðanir og vinna í nánú samráði við sveitarfélög, íbúa höfuðborgarsvæðisins og aðra hagaðila.

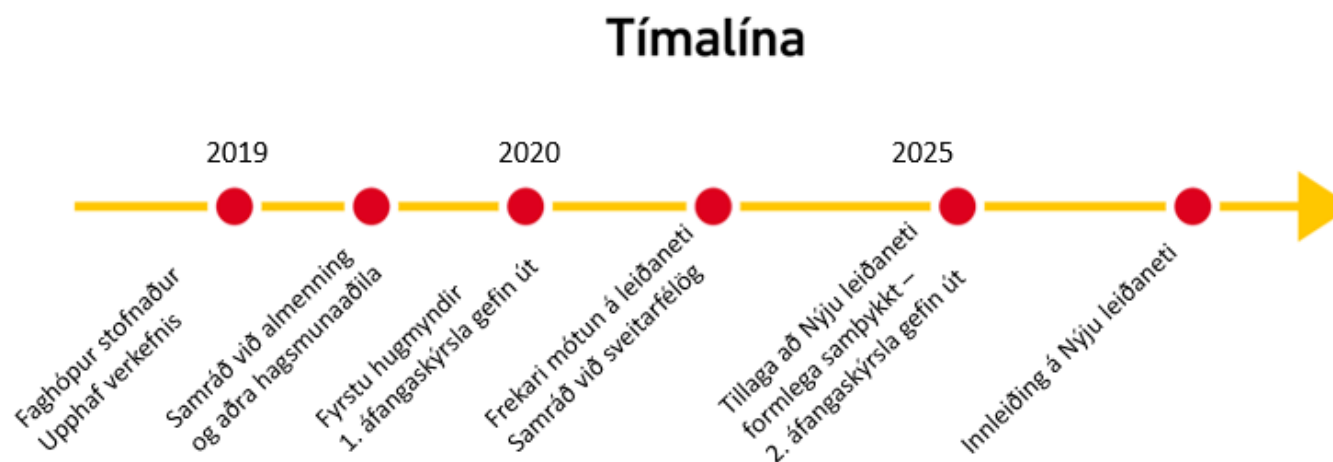
eins og í Nýju leiðaneti er minni þörf fyrir púlsakerfi og hægt að dreifa brottfarartímum mismunandi leiða betur.

3 MÓTUN Á NÝJU LEIÐANETI

3.1 Umfang verkefnisins og áfangaskipting

Tillaga að Nýju leiðaneti nær til aksturs strætisvagna innan höfuðborgarsvæðisins. Leiðanetið nær til allra leiða þar sem gert er ráð fyrir ákveðinni lágmarkstíðni á háannatíma og samfelldum þjónustutíma frá morgni til kvölds, þ.m.t. Borgarlínuleiða. Vinna við mótun á Nýju leiðaneti skiptist í tvo áfanga. Fyrsti áfangi náði til mótunar á fyrstu hugmyndum að Nýju leiðaneti. Í öðrum áfanga hafa þessar fyrstu hugmyndir verið útfærðar nánar og unnið hefur verið úr athugasemdum sem bárust frá almenningi og öðrum hagsmunaaðilum í samráðsferlinu í fyrsta áfanga verkefnisins.

Í þessari skýrslu eru gerð skil á þeirri vinnu sem hefur átt sér stað í fyrsta og öðrum áfanga verkefnisins en uppfærða tímalínu verkefnisins má sjá á mynd 1.



MYND 1 Tímalína verkefnis um Nýtt leiðanet. Vinnan hófst í ársbyrjun 2019 og stefnt er að lokatillaga að Nýju leiðaneti verði gefin út árið 2025.

3.2 Fyrsti áfangi – mótun á fyrstu hugmyndum

Í fyrsta áfanga var farið í stefnumótunarvinnu og gagnaöflun, lögð var könnun fyrir almenning, fyrstu hugmyndir að Nýju leiðaneti voru mótaðar og var haft samráð við almenning og aðra hagsmunaaðila með fjölbreyttum hætti. Faghópur um leiðanetsmál Strætó fundaði átta sinnum á tímabilinu.

Í *stefnumótun* verkefnisins var lögð áhersla á að skilgreina þau markmið og áherslur sem myndu liggja til grundvallar við hönnun á Nýju leiðaneti. Farið var yfir fyrri greiningar og ýmissa gagna aflað, s.s. gagna um íbúa- og atvinnuþéttleika, áfangastaði og ferðavenjur. Í þessari vinnu var haldin vinnustofa með faghóp, fundað var með sérhverju sveitarfélagi á höfuðborgarsvæðinu og stefnumótunarvinnunni (vorið 2019) lauk með því að lögð var könnun fyrir almenning þar sem spurt var um markmið almenningsamgangna og hvaða þjónustustig hentar notendum. Afrakstur stefnumótunarvinnunnar var mótun á leiðarljósum og stefnumarkandi aðgerðum, sem liggja áttu til grundvallar við hönnun á Nýju leiðaneti (sjá kafla 4).

Yfir sumarmánuði 2019 (júní-ágúst), hófst *hönnun og greining* á Nýju leiðaneti. Auk upplýsinga úr stefnumótuninni, lá til grundvallar í þessari vinnu, greining á ráðlögðum innviðum Borgarlínu (COWI, 2017). Fyrst var dregin upp mynd af stofnleiðaneti og í framhaldi voru hugmyndir að almennum leiðum útfærðar. Samhliða vinnunni voru skoðuð áhrif breytinganna s.s. á þjónustustig og fjölda íbúa í göngufæri frá stöðvum.

Frá september fram í nóvember 2019 var haft *samráð við almenning og hagsmunaaðila* þar sem fyrstu hugmyndir að Nýju leiðaneti voru kynntar. Haldnar voru kynningar í ýmsum ráðum sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu sem og fyrir Samtök um bíllausan lífstíl. Að auki voru haldin sjö opin hús fyrir almenning víðsvegar um höfuðborgarsvæðið og var verkefnið einnig kynnt fyrir þau samtök og hópa sem eftir því óskuðu. Einnig gat almenningur skoðað fyrstu hugmyndir að leiðanetinu á netinu og sent inn ábendingar rafrænt. Á þessu tímabili bárust um 900 ábendingar.

3.3 Annar áfangi – tillaga að Nýju leiðaneti Strætó

Í öðrum áfanga verkefnisins tók við frekari mótun á Nýju leiðaneti og voru *allar ábendingar* frá almenningi og hagsmunaaðilum skoðaðar og hluti þeirra greindur frekar (í viðauka A.2 má finna svör við því hvernig og hvort komið var á móts við helstu ábendingar).

Til viðbótar við að bregðast við og taka afstöðu til athugasemda úr samráðsferlinu, þá hefur leiðanetið einnig mótast út frá ýmsum öðrum þáttum. Til að mynda var tekið mið af tækifærum sem komu fram við vinnu á *frumdrögum að fyrstu lotu Borgarlínunnar* (Verkefnastofa Borgarlínu, 2021). Einnig voru *fyrstu hugmyndir leiðanetsins* rýndar af ráðgjafastofu á sviði almenningsamgangna, BRTPlanning, sem hluti af heildstæðri rýni á Borgarlínunni (BRTPlan, 2020). Fundað var reglulega með fulltrúum sveitarfélaganna og Vegagerðarinnar auk faghóps um leiðanetsmál og leiddi það samráð í einhverjum tilvikum til frekari breytinga á Nýju leiðaneti. Stærri breytingar á leiðanetinu voru færðar í samgöngulíkan höfuðborgarsvæðisins til að greina áhrif þeirra á

farþegafjölda og skiptingar. Þegar heildarsýn hafði myndast á tillögu að Nýju leiðaneti, rýndi EFLA verkfræðistofa tillöguna þar sem staðið var að samanburði við núverandi leiðanet. Þá framkvæmdi COWI rýni á útreikningum á rekstrarkostnaði Nýs leiðanets. Að auki var Mannvit (nú COWI) fengið til að gera áhættugreiningu fyrir innleiðingu á Nýju leiðaneti. Á síðustu misserum hefur leiðanetið mótast enn frekar og verður ný tillaga að Nýju leiðaneti kynnt í kjölfarið á útgáfu þessarar skýrslu.

Í gegnum allt ferlið í öðrum áfanga verkefnisins voru gerðar fjölmargar breytingar, stórar sem smáar, á því leiðaneti sem kynnt var í fyrstu hugmyndum. Komið hefur verið til móts við margar þeirra athugasemda sem bárust í samráðsferli. Nánar er fjallað um samráðsferlið og helstu breytingarnar í kafla 5.

3.4 Næstu skref

Árið 2025 verður Nýtt leiðanet formlega kynnt fyrir almenningi þar sem fólki gefst m.a. kostur á að kynna sér þjónustuna í Nýju leiðaneti með því að leita að ferð í leiðavísi milli upphafs- og áfangastaðar.

Á næstu árum þarf að standa að undirbúningi fyrir innleiðingu leiðanetsins, en eins og áður hefur komið fram er stefnt að innleiðingu á Nýju leiðaneti þegar framkvæmdum við fyrstu lotu Borgarlínunnar lýkur. Við undirbúning þarf m.a. að útfæra tímatöflur, endurskoða staðsetningar stoppistöðva, aðlaga vaktaplön vagnstjóra og standa að ýmsum innviðabreytingum s.s. færslu stoppistöðva og endastöðva.

4 LEIÐARLJÓS OG STEFNUMARKANDI AÐGERÐIR

Í þessum kafla er stuttlega fjallað um leiðarljós leiðanetsbreytinga og stefnumarkandi aðgerðir sem hafa legið til grundvallar hugmyndavinnu um Nýtt leiðanet í gegnum allt endurskoðunarferlið. Nánari umfjöllun um leiðarljósin og aðgerðirnar má finna í fyrstu áfangaskýrslu verkefnisins.

4.1 Áherslur og leiðarljós

Áherslur verkefnisins voru útfærðar í eftirfarandi leiðarljós fyrir leiðanetsbreytingar:

1. Breytingar stuðli að öflugum farþegagrunni með því að bjóða upp á sem besta þjónustu þar sem mestur (íbúa-/atvinnu)þéttleiki er.
2. Leitast skal við að leiðir aki sem beinustu leið.
3. Að stuðlað sé að jafnvægi milli þess að mæta þörfum núverandi farþega og aðlögun leiðanets að nýju skipulagi.
4. Að farþegar gætu þurft að skipta einu sinni um vagn á ferð sinni ef það verður til þess að stytta ferðatíma eða einfalda leiðanetið.

4.2 Stefnumarkandi aðgerðir

Unnið hefur verið eftir þessum stefnumarkandi aðgerðum við mótun á Nýju leiðaneti:

1. Leiðanetið verði skilgreint (þ.e. tíðni og þjónustutími) m.t.t. stofnleiða og almennra leiða með skýrum hætti.
2. Stofnleiðir verða látnar taka mið af innviðum Borgarlínunnar (sem verða að Borgarlínuleiðum eftir framvindu framkvæmda Borgarlínuinnviða).
3. Almennar leiðir aki ekki samhliða stofnleiðum/Borgarlínuleiðum á löngum köflum.
4. Tengingar verða bættar með „ytri“ (e. orbital) stofnleiðum.
5. Staðsetningar á stoppistöðvum Strætó verða endurskoðaðar með styttingu ferðatíma að leiðarljósi.
6. Útfæra „há-tíðni“ leiðir í leiðaneti Strætó þar sem við á.

5 TILLAGA AÐ NÝJU LEIÐANETI

5.1 Helstu þættir í Nýju leiðaneti

Tillaga að Nýju leiðaneti byggir á þeim áherslum og stefnumarkandi aðgerðum sem fram komu í kaflanum hér að framan, ásamt þeim greiningum, samráði og ráðgjöf sem veitt hefur verið í öðrum áfanga verkefnisins.

Hér er helstu hönnunarpáttum í Nýju leiðaneti lýst:

- **Nýtt leiðanet flokkað í stofnleiðir og almennar leiðir.**

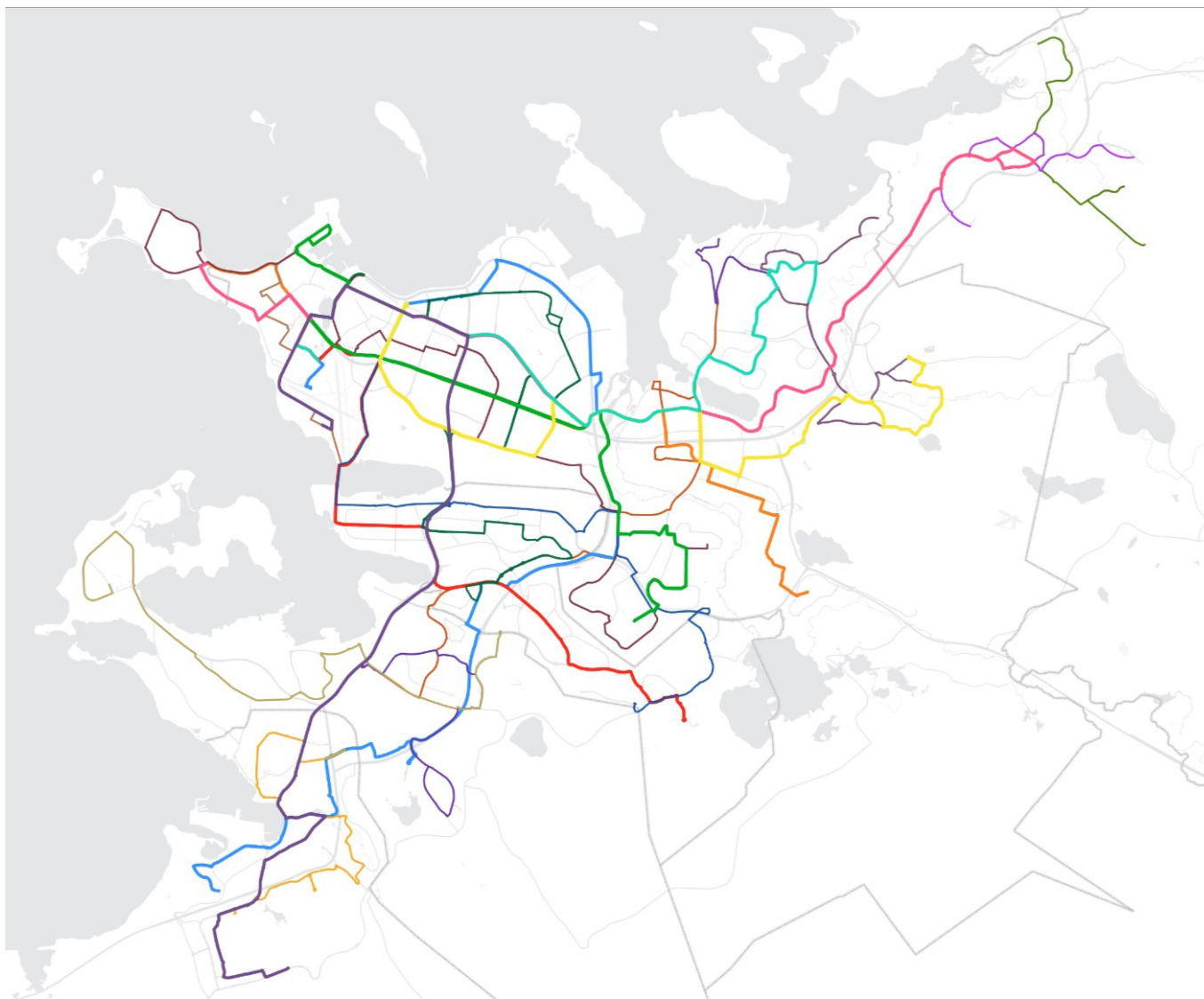
Leiðanetinu er skipt í tvo meginflokka: *stofnleiðir* og *almennar leiðir*.

Stofnleiðanetið er skipulagt sem burðarásinn í Nýju leiðaneti og tilgangur þess verður að flytja mikinn fjölda farþega á sem stystum tíma. Borgarlínuleiðir eru hluti af stofnleiðanetinu. Lögð er mikil áhersla á að stofnleiðir aki sem beinustu leið og gert er ráð fyrir að vagnar á stofnleiðum aki á 7-10 mínútna fresti á annatíma og 15-20 mínútna fresti utan annatíma.

Gert er ráð fyrir að þegar sérrými hefur verið byggt upp á a.m.k. helming stofnleiðar breytist hún í Borgarlínuleið en það mun gerast hjá stofnleiðum A-E, sjá töflu 3 á bls. 18. Þegar stofnleið gerist Borgarlínuleið þá verður fargjald greitt áður en stigið er í vagninn, aðgengi verður mjög gott og um leið er gert ráð fyrir að leiðin aki á 7 mínútna fresti á annatíma.

Almennar leiðir eru í stórum dráttum skipulagðar þannig að þær tengja þau hverfi höfuðborgarsvæðisins sem ekki eru í göngufæri við biðstöðvar stofnleiða við stofnleiðanetið. Tilgangur almennra leiða er einnig að þjóna hverfum betur, s.s. tengingar við helstu áfangastaði innan hverfis sem getur þýtt að almennar leiðir taki fleiri lykkjur á leið sinni samanborið við stofnleiðir. Gert er ráð fyrir að almennar leiðir aki á 15-20 mínútna tíðni á annatíma og á 20-30 mínútna tíðni utan annatíma.

Vert er að minnast á að með nýrri tækni eru miklir möguleikar í innleiðingu pöntunarþjónustu. Hún getur komið í stað aksturs hefðbundinna vagna í áætlun, t.d. á minna notuðum almennum leiðum á kvöldin og um helgar, sem og flýtt fyrir innleiðingu almenningssamgangna við uppbyggingu nýrra hverfa. Pöntunarþjónusta með nýrri tækni getur gert rekstur einstakra leiða hagkvæmari sem og bætt þjónustu við farþega með styttri biðtíma í stað stopullar tíðni t.d. á kvöldin og um helgar. Mikill uppgangur hefur orðið í pöntunarþjónustu erlendis á seinustu misserum og vinsældir pöntunarþjónustu eru enn að aukast. Vonir standa til að hægt verði að fara í tilraunaverkefni með nýja tegund pöntunarþjónustu (DRT) á höfuðborgarsvæðinu árið 2025. Í Nýju leiðaneti er möguleiki á því að bæta við pöntunarþjónustu en það verður ákvarðað af þeim sem mun bera ábyrgð á rekstri almenningssamgangna.



MYND 2 Kort af tillögu að Nýju leiðaneti Strætó. Sjá nánar hér: <https://eu.remix.com/project/cd2f0f6e?latlng=64.11482,-21.85251,10.906&styleBy=color&sp.id=ff586095-78d9-4335-92fe-60208eba240d>. Stærri kort má finna í viðauka A.4.

- **Þjónustutími lengdur og tíðni bætt.**

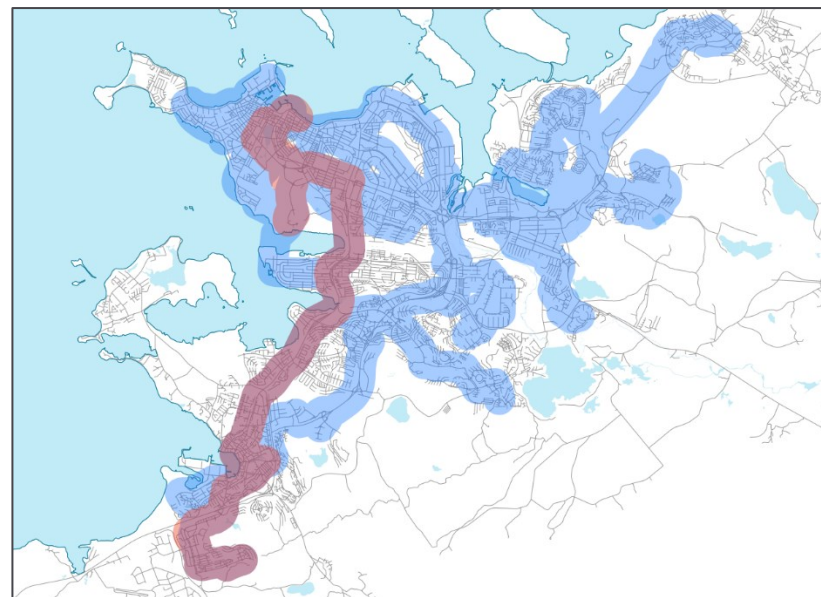
Í Nýju leiðaneti er gert ráð fyrir að þjónustutími muni lengjast þannig að akstur á virkum dögum muni byrja klukkan sex á morgnana og hætta um klukkan eitt eftir miðnætti.

Enn fremur er gert ráð fyrir að akstur vagna hefjist fyrr um helgar og tíðni verði aukin (með sérstaka áherslu á stofnleiðanetið) þannig að almenningsamgöngur verði raunhæfari valkostur fyrir fólk.

- **Mun betra þjónustustig - næsti vagn ávallt skammt undan.**

Á síðustu árum hafa verið tvær leiðir (leiðir 1 og 6) í leiðanetinu sem gætu verið skilgreindar sem stofnleiðir skv. skilgreiningu um stofnleiðir í Nýju leiðaneti. Þær hafa ekið á 10 mínútna tíðni frá stórum úthverfum á höfuðborgarsvæðinu á háannatíma. Árið 2021 var þó dregið úr tíðni á leið 6, úr 10 mínútum í 15 mínútur á annatíma. Leið 8 ekur einnig í dag á 10 mínútna tíðni en þjónar sem tenging á milli HR og BSÍ.

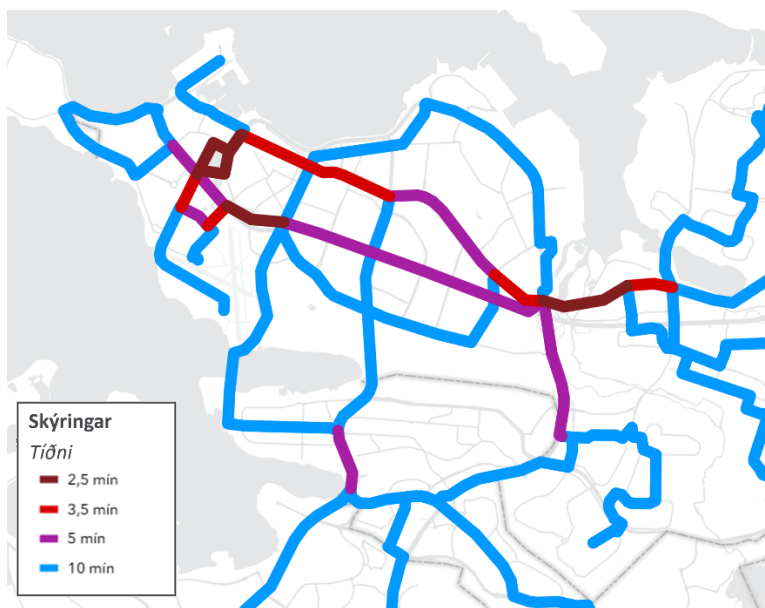
Í Nýju leiðaneti er mikil breyting á þessu og er lagt til að stofnleiðir verði átta talsins. Miðað við tillögu að Nýju leiðaneti munu meira en þrefalt fleiri íbúar höfuðborgarsvæðisins búa innan 400 metra radíuss frá stoppistöð leiðar með a.m.k. 10 mínútna tíðni á háannatíma, eða 72% íbúa í stað 18% í núverandi leiðaneti. Þessar hugmyndir samræmast markmiðum og aðgerðum svæðisskipulagsins til 2040 um aukna hlutdeild almenningsamgangna í öllum ferðum og að þörfum notenda sé svarað.



MYND 3 Samanburður á svæðum sem eru innan 400 m radíus við stoppistöð leiðar sem er á a.m.k. 10 mín tíðni á annatíma m.v. núverandi (rautt) og Nýtt leiðanet (blátt).

- **Há-tíðni ásar.**

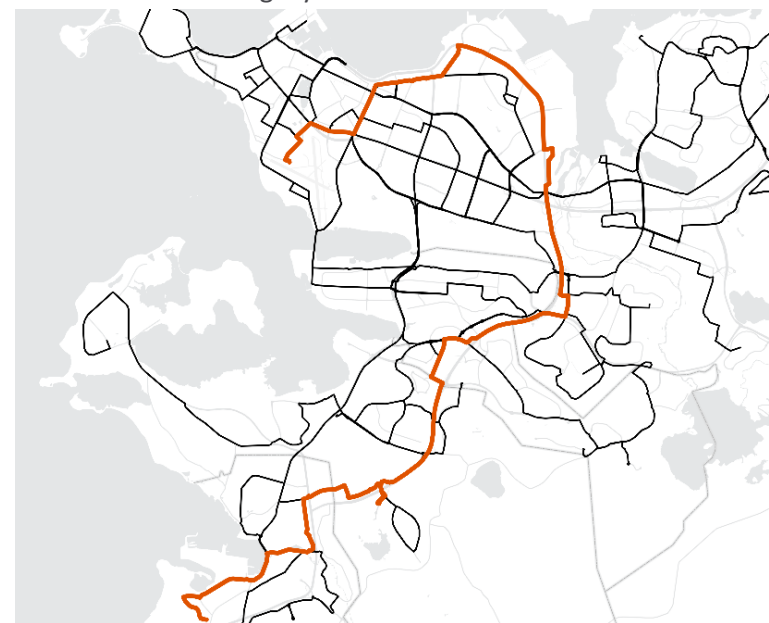
Í tillögu að Nýju leiðaneti er lagt upp með að þar sem tvær stofnleiðir eða fleiri aka eftir sama vegkafla, t.d. á Miklubraut og Suðurlandsbraut, verði svokallaðir „há-tíðni“ ásar. Farþegar sem ferðast eftir þessum ásum geta gert ráð fyrir akstri vagna á a.m.k. 5 mínútna fresti (sjá tíðni leiða á mynd 4). Það verður því mjög auðvelt að ferðast eftir þessum vegköflum og óþarfi að styðjast við tímatöflur.



MYND 4 Möguleg tíðni stofnleiða eftir vegköflum í Nýju leiðaneti. Fjólublár og rauður litur sýna legu „há-tíðni“ ása – þar verður reynt að samstillja leiðir á þann hátt að vagnar aki á 3,5-5 mín. fresti. Á nokkrum styttri vegköflum s.s. eftir Lækjargötu má búast við að vagnar aki á 2,5 mín. tíðni að meðaltali.

- **Ytri stofnleið frá Hafnarfirði til Reykjavíkur eftir Reykjanesbraut og Sæbraut.**

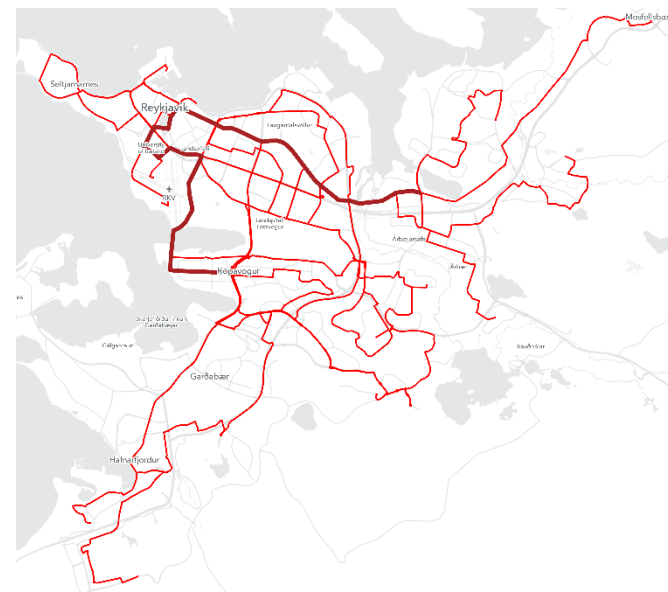
Lagt er til að ein af stofnleiðum í Nýju leiðaneti (leið G) aki eftir Reykjanesbraut og Sæbraut og myndi þannig tengingar milli íbúahverfa og stærri atvinnusvæða sem liggja utan miðborgar Reykjavíkur. Þessi leið mun gegna mikilvægu hlutverki í því að einfalda leiðanetið og stytta ferðatíma milli hverfa.



MYND 5 Leið G (rauða leiðin) eins og hún liggur fyrir í tillögu að Nýju leiðaneti. Hún liggur á milli Hafnarfjarðar og Reykjavíkur eftir Reykjanesbraut og Sæbraut.

- **Leiðir aka í gegnum miðborgina og tímajafna sig í útjöðrum.** Ein helsta breytingin í Nýju leiðaneti er að horfið hefur verið frá þeim hugmyndum að leiðir stoppi og tímajafni sig við BSÍ. Þess í stað halda leiðir áfram í gegnum miðborgina og tímajafna sig í enda leiðanna. Þannig nýtast leiðirnar fleirum og komið er í veg fyrir óþarfa akstur til þess eins að tímajafna vagna.
- **Nýjar skiptistöðvar.** Við útfærslu á Nýju leiðaneti er lögð mikil áhersla á að innviðir taki þeim breytingum sem þörf er á til þess að auka þægindi fyrir farþega og til þess að tryggja að almenningssamgöngukerfið virki sem heildstætt net, rétt eins og gatnakerfið er fyrir bílaumferð. Gert er ráð fyrir mikilvægum skiptistöðvum/stoppistöðvum m.a. í Vogabyggð og Kringlunni sem krefjast talsverðra innviðabreytinga. Skiptistöð við Vogabyggð verður sérstaklega mikilvæg þar sem 6 stofnleiðir munu mætast og auðveldar allar skiptingar í norður, suður, austur og vestur. Að auki er ljóst að sveitarfélög þurfa að færa til eða búa til nýjar biðstöðvar og endastöðvar annarsstaðar í leiðanetinu til þess að Nýtt leiðanet geti orðið að veruleika.

- **Hluti stofnleiða mun breytast í Borgarlínuleiðir eftir því sem innviðir byggjast upp – allar leiðir geta nýtt innviðina.** Nýtt stofnleiðanet er grunnur að framtíðarskipan Borgarlínuleiða. Gert er ráð fyrir að hluti stofnleiða breytist í Borgarlínuleiðir eftir því sem sérrými Borgarlínunnar byggist upp. Þetta þýðir minni breytingar á leiðaneti og þar með minna rask fyrir notendur almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu á uppbyggingartímabili Borgarlínuinnviða. Borgarlínuinnviðir verða hannaðir á þann hátt að bæði Borgarlínuvagnar og aðrir strætisvagnar geta ekið út úr sérrýminu og ferðast hluta leiðarinnar í blandaðri umferð.



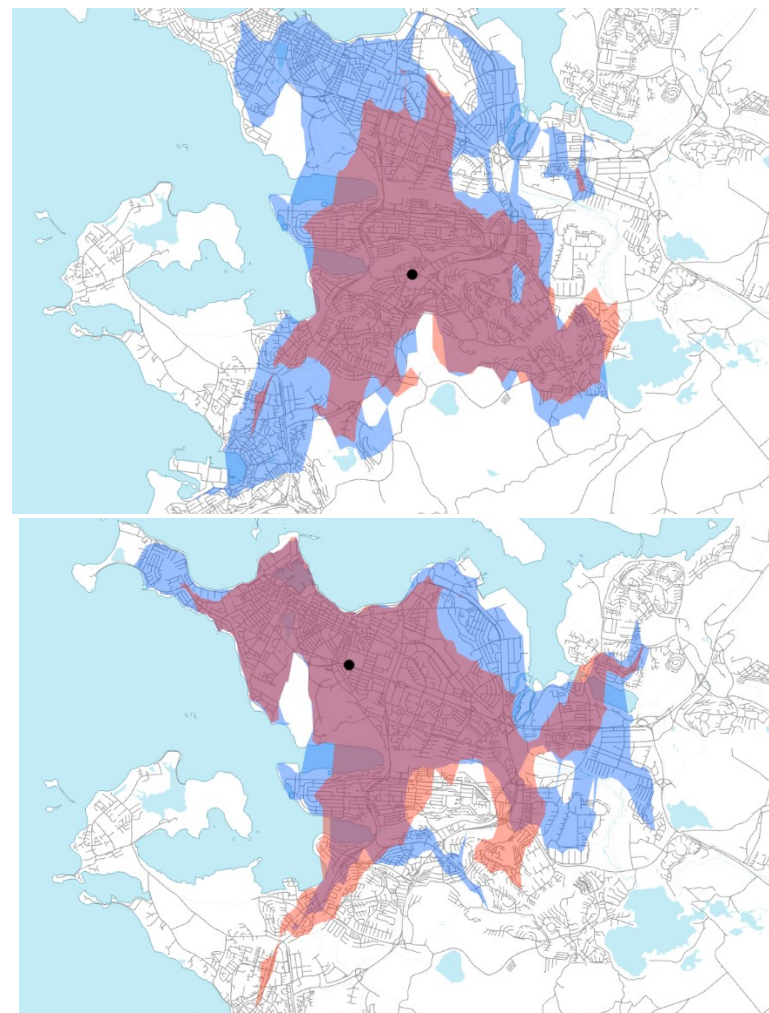
MYND 6 Borgarlínuinnviðir (dekkri lína) sem byggjast upp í 1. lotu og leiðir í Nýju leiðaneti sem munu nýta sér innviðina (ljósari línur).

- **Einfaldara leiðanet.**

Í Nýju leiðaneti eru færri leiðir en í núverandi leiðaneti. Fækkun leiða einfaldar leiðanetið og fækkar þeim tilvikum þar sem leiðir aka sama vegkafla. Stofnleiðanetið myndar tengingu milli stærstu hverfa höfuðborgarsvæðisins þar sem auðvelt verður að skipta úr einni stofnleið í aðra. Vegna hárrar tíðni á stofnleiðaneti er ekki þörf á að stofnleiðir bíði eftir öðrum vögnum á stærri skiptistöðvum s.s. í Vogabyggð eða í Firði.

- **Farþegar komast lengra.**

Með Nýju leiðaneti mun meðalferðatími styttest vegna aukinnar tíðni og vegna breytinga á leiðaneti stækkar það svæði sem farþegar geta ferðast til innan ákveðins tíma. Í einstaka tilvikum gæti þó ferðatími lengst fyrir farþega og/eða þörf er á skiptingu sem ekki var áður. Reynt var að miða við að stærstu ferðastraumarnir þurfi ekki að skipta oft en einu sinni um leið á ferð sinni. Dæmi um samanburð á hversu langt er hægt að ferðast frá Smáralind innan 30 mínútna í núverandi leiðaneti og nýrri tillögu má sjá á mynd 7.



MYND 7 Blátt svæði sýnir hvert er hægt að komast á innan við 30 mín. frá svarta punktinum (Smáralind að ofan, Klambartún að neðan) í Nýju leiðaneti samanborið við núverandi leiðanet (fjólublátt svæði). Rautt svæði sýnir svæði sem ekki lengur er hægt að ferðast til innan 30 mín. í Nýju leiðaneti.

5.2 Samanburður við núverandi leiðanet

Í núverandi leiðaneti eru alls 26 leiðir á höfuðborgarsvæðinu (utan leiða eingöngu í pöntunarþjónustu) og þó að leiðum fækki í 20 í Nýju leiðaneti þá lækkar hlutfall íbúa innan 400 metra radíuss³ frá stoppistöð einungis lítillega þ.e. fer úr 98,4% í 97,8%. Flestir íbúar höfuðborgarsvæðisins munu því áfram búa í nálægð við stoppistöð.

Í Nýju leiðaneti er gert ráð fyrir örari tíðni og lengri þjónustutíma. Það þýðir að hlutfall íbúa sem búa í nálægð við stoppistöð leiða með a.m.k. 10 mín tíðni mun aukast töluvert (sjá töflu 1). Hlutfallið mun líklega hækka með þéttingu byggðar þar sem stofnleiðanetið er hannað eftir samgöngu- og þróunarás svæðisskipulagsins til 2040, þar sem mesta húsnæðisuppbyggingin mun eiga sér stað.

³ Almennit viðmið um ásættanlega göngufjarlægð frá almenningssamgöngum er 300-500 metrar. Í þessari vinnu er m.v. 400 metra og er þar reiknað út frá beinni línu frá stoppistöð. Raunveruleg göngufjarlægð getur verið lengri þar sem hún fer eftir tengingum við göngustíga og götur sem eru til staðar hverju sinni.

⁴ Hér er miðað við íbúatölur 2023 en ef skipulagsáætlanir sveitarfélaga ganga eftir þá mun stór hluti uppbyggingar á næstu árum eiga sér stað í nágrenni við þær

TAFLA 1 Samanburður á fjölda íbúa í nálægð við stoppistöðvar m.v. núverandi leiðanet og tillögu að Nýju leiðaneti⁴.

	NÚVERANDI LEIÐANET	NÝTT LEIÐANET
Hlutfall íbúa á hbsv. innan við 400 m fjarlægð frá stoppistöð með a.m.k. 10 mín. tíðni	18%	72%
Hlutfall íbúa á hbsv. Innan við 400 m fjarlægð frá stoppistöð (allar leiðir, óháð tíðni)	98,4%	97,8%
Fjöldi leiða	26	20

Ljóst er að um töluverða þjónustuaukningu er að ræða og mun heildarakstur í kílómetrum talið miðað við Nýtt leiðanet aukast um allt að 54% á ári vegna aukinnar tíðni og breyttra akstursleiða. Við þessar breytingar eykst rekstrarkostnaður leiðanetsins en upplýsingar um áhrif breytinganna á rekstrarkostnað má finna í samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðisins⁵. Einnig er gert ráð fyrir auknum farþegatekjum í kjölfar innleiðingar.

stofnleiðir sem teiknaðar hafa verið upp í Nýju leiðaneti. Það má því gera ráð fyrir að þetta hlutfall verði herra í framtíðinni.

⁵ Sjá fylgiskjal „Uppfærð rekstraráætlun almenningssamgangna: Nýtt leiðanet með Borgarlínu“ (Stjórnarráðið, 2024).

TAFLA 2 Samanburður á akstursmagni m.v. núverandi leiðanet og Nýtt leiðanet (með Borgarlínunni eftir að innviðir í samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðisins hafa byggst upp, áætlað 2034). Í þessum samanburði eru Borgarlínuleiðir á 7 mín. tíðni á annatíma, aðrar stofnleiðir á 10 mín. tíðni og almennar leiðir á 15-20 mín. tíðni.

SAMANBURÐUR Á NÚVERANDI OG NÝJU LEIÐANETI		
	2031 (Heildstæð innleiðing á Nýju leiðaneti)	2040 (Lok samgöngusáttmála)
Akstur, km/ári	49% aukning	54% aukning

Í Nýju leiðaneti er gert ráð fyrir töluvert meiri tíðni en í núverandi leiðaneti. Í dag eru flestar leiðir á 30 mín. tíðni utan annatíma og hluti leiða á 15 mín. tíðni á annatíma. Allar hefðbundnar leiðir eru á 30 mín. tíðni um helgar og á kvöldin. Leið 6 er á 15 mín. tíðni á daginn á virkum dögum. Leið 1 er með mestu tíðnina, 10 mín. tíðni á annatíma og 15 mín. utan annatíma á daginn. Þjónustutími leiða hjá Strætó er á virkum dögum frá kl. 6:30 til miðnættis, þó hann sé aðeins breytilegur eftir leiðum. Um helgar hefst þjónusta á milli kl. 7:30 og 9:30 og endar um miðnætti.

Í töflu 3 má sjá yfirlit yfir tíðni og þjónustutíma sem áætlaður er fyrir stofnleiðir í Nýju leiðaneti. Sumar þeirra verða Borgarlínuleiðir þegar innviðir Borgarlínunnar í samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðisins hafa byggst upp.

TAFLA 3 Áætluð tíðnitafla fyrir stofnleiðir – Borgarlínuleiðir (A-E) í Nýju leiðaneti þegar allir innviðir Borgarlínunnar í samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðisins hafa byggst upp.

FRÁ KL.	TIL KL	TÍÐNI (LEIÐIR A-E)	TÍÐNI (LEIÐIR F, G og J)
VIRKIR DAGAR			
06:00	07:00	15 mín	15 mín
07:00	09:00	7 mín	10 mín
09:00	14:30	15 mín	15 mín
14:30	18:00	7 mín	10 mín
18:00	21:00	15 mín	15 mín
21:00	01:00	20 mín	20 mín
HELGAR			
06:00	09:00	20 mín	20 mín
09:00	18:00	15 mín	15 mín
18:00	01:00	20 mín	20 mín

Tíðni stofnleiða mun breytast í takt við framvindu framkvæmda Borgarlínuinnviða. Í Nýju leiðaneti eru stofnleiðir með mun meiri tíðni en þekkt í dag; 7-10 mín. tíðni á annatíma og 15-20 mín. tíðni utan annatíma. Jafnframt er þjónustutími lengri.

Tafla 4 sýnir yfirlit yfir tíðni almennra leiða. Almennar leiðir eru einnig á meiri tíðni líkt og stofnleiðir og með lengri þjónustutíma en flestar sambærilegar leiðir í núverandi leiðaneti. Almennum leiðum hefur verið skipt í tvo tíðniflokka. Fleiri leiðir eru á 15 mín. tíðni yfir allan daginn en í núverandi leiðaneti og þá er tíðni utan annatíma á mörgum leiðum 20 mín. í stað 30 mín. eins og þekkist í dag.

TAFLA 4 Tíðnitafla fyrir almennar leiðir í Nýju leiðaneti.

FRÁ KL.	TIL KL	TÍÐNI (LEIÐIR H, N, O, P)	TÍÐNI (LEIÐIR I, K, L, M, R, S, T, U)
VIRKIR DAGAR			
06:00	21:00	15 mín	20 mín
21:00	23:00	20 mín	20 mín
23:00	01:00	20 mín	
HELGAR			
07:00	10:00	20 mín	30 mín
10:00	18:00	20 mín	20 mín
18:00	23:00	20 mín	30 mín
23:00	01:00	20 mín	

6 SAMRÁÐ VIÐ ALMENNING OG AÐRA HAGSMUNAAÐILA

6.1 Samráðsferli

Breytingar á leiðaneti geta haft áhrif á daglegt líf fjölmargra íbúa og geta því bæði stórar og smáar breytingar orðið umdeildar. Þess vegna hefur verið lögð mikil áhersla við vinnslu verkefnisins á að hafa samráð við almenning og aðra hagsmunaaðila. Samráðið í fyrsta áfanga samanstóð m.a. af:

- Fundum með fulltrúum allra sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu.
- Kynningum í borgar- og bæjarráðum sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, ásamt kynningu fyrir Samtök um bíllausan lífsstíl. Alls voru um 10 kynningar fyrir ráð og nefndir sveitarfélaga, og 9 kynningar fyrir fagfólk og aðra.
- Könnun til almennings á netinu/Strætóappinu þar sem spurt var um markmið og áherslur verkefnisins – yfir 2.000 svör bárust.
- Sjö opin hús fyrir almenning víðsvegar um höfuðborgarsvæðið þar sem íbúar gátu kynnt sér fyrstu hugmyndir að leiðaneti og komið með ábendingar – yfir 400 manns kynntu sér Nýtt leiðanet á opnum húsum.
- Þrjú opin hús fyrir vagnstjóra og starfsfólk Strætó bs.
- Upplýsingasíða um verkefnið á vefsíðu Strætó, ásamt fjölda fréttatilkynninga um verkefnið á fréttá- og samfélagsmiðlum.
- Upplýsingasíða um verkefnið á vefsíðu Borgarlínunnar þar sem fjallað er um samspil við Borgarlínuna.

- Kort sem sýnir fyrstu hugmyndir að Nýju leiðaneti var aðgengilegt á netinu þar sem almenningur gat skoðað leiðanetið og sent inn athugasemdir með einföldum hætti – kortið var skoðað yfir 16.000 sinnum á samráðstímabilinu og hafa samtals um 900 ábendingar borist um fyrstu hugmyndir af Nýju leiðaneti.

Í öðrum áfanga verkefnisins hefur verið staðið að fleiri kynningum og samráði við hagsmunaaðila:

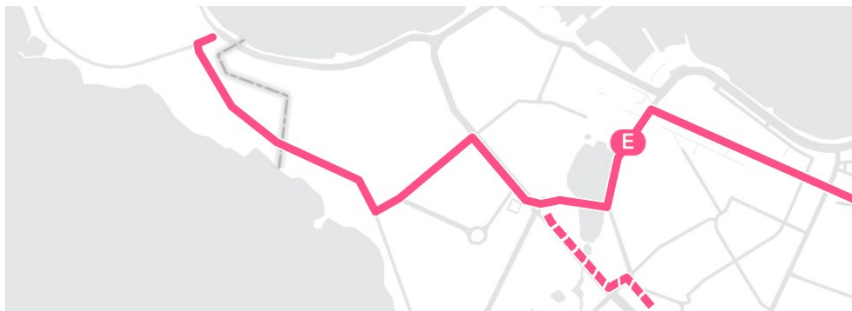
- Fyrstu hugmyndir að Nýju leiðaneti voru kynntar fyrir íbúaráðum Reykjavíkurborgar, samtals 7 kynningar.
- Reglulegir faghópsfundir með fulltrúum allra sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu og ríkisins.
- Yfirferð með sveitarfélögum og Vegagerðinni, árlegir fundir með sveitarfélögum þar sem m.a. er farið yfir Nýtt leiðanet innan hvers sveitarfélags og farið yfir óskir um breytingar.
- Reglulegir fundir með verkefnastofu Borgarlínunnar.
- Kynningar í borgar- og bæjarráðum sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, alls 9 kynningar.
- Kynningar á ráðstefnum og kynningar fyrir fagaðila og aðra, alls 27 kynningar.

6.2 Helstu breytingar á leiðaneti

Fjöldmargar breytingar hafa verið gerðar á fyrstu hugmyndum leiðanetsins. Hér er stuttlega fjallað um nokkrar þeirra helstu breytinga á fyrstu hugmyndum, sem eru tilkomnar vegna athugasemda sem bárust í samráðsferlinu ásamt rýni og greininga á Nýja leiðanetinu sem voru framkvæmdar í öðrum áfanga verkefnisins. Yfirlit yfir allar helstu breytingar og viðbrögð við þeim má finna í viðauka A.2.

6.2.1 Leiðir enda ekki á BSÍ

Í fyrstu hugmyndum var gert ráð fyrir að helsta tímajöfnunarstöð í miðbænum myndi flytjast frá Hlemmi yfir á BSÍ þar sem fimm leiðir myndu enda. Í nýrri tillögu er horfið frá þessari útfærslu - leiðirnar eru öllu jafna látnar aka í gegnum miðborgina í stað þess að enda við BSÍ og geta þar með þjónað fleiri farþegum betur. Dæmi um slíka breytingu er leið E sem er látin aka frá HÍ í gegnum Vesturbæ og enda á Seltjarnarnesi í stað þess að enda á BSÍ.



MYND 8 Dæmi um breytingu í núverandi tillögu þar sem leið E er látin enda við Eiðistorg í stað þess að enda á BSÍ.

6.2.2 Betri tenging stofnleiða við háskólasvæðið

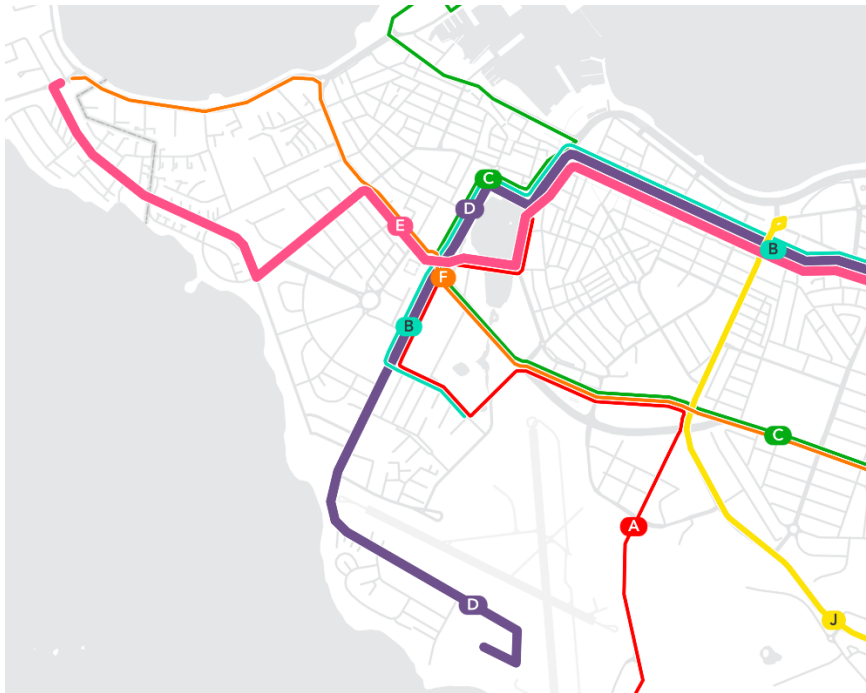
Við vinnu á frumdrögum að fyrstu lotu Borgarlínunnar var ákveðið að byggja Borgarlínuinnviði inni á svæði Háskóla Íslands í stað Hringbrautar og þar með tryggja enn betra aðgengi að háskólasvæðinu. Fjöldmargar athugasemdir bárust í samráði um Nýtt leiðanet um að auka þjónustu við háskólasvæðið. Vegna þeirra og breyttra áætlaða um innviði Borgarlínunnar er nú fyrirhugað að leiðir A og B nýti sér innviðina um háskólasvæðið meðan aðrar leiðir (F og C) halda áfram að ferðast eftir Hringbraut. Þessi „krókur“ leiðir af sér aðeins aukinn ferðatíma fyrir þá farþega sem ekki eru á leiðinni á háskólasvæðið en þar sem Háskóli Íslands er einn helsti áfangastaðurinn við enda þessara leiða þá var það talin góð breyting. Breytingin mun einnig styrkja farþegagrunn leiðanetsins og þjónustu við háskólasvæðið ásamt því að styðja við þá miklu uppbyggingu sem þar er framundan.



MYND 9 Í tillögu að Nýju leiðaneti fara leiðir A og B inn á svæði Háskóla Íslands um Borgarlínuinnviði í stað þess að fara eftir Hringbraut (sbr. punktalínán).

6.2.3 Bætt tíðni í Skerjafjörð og Vesturbæ, betri tengingar við miðborgina

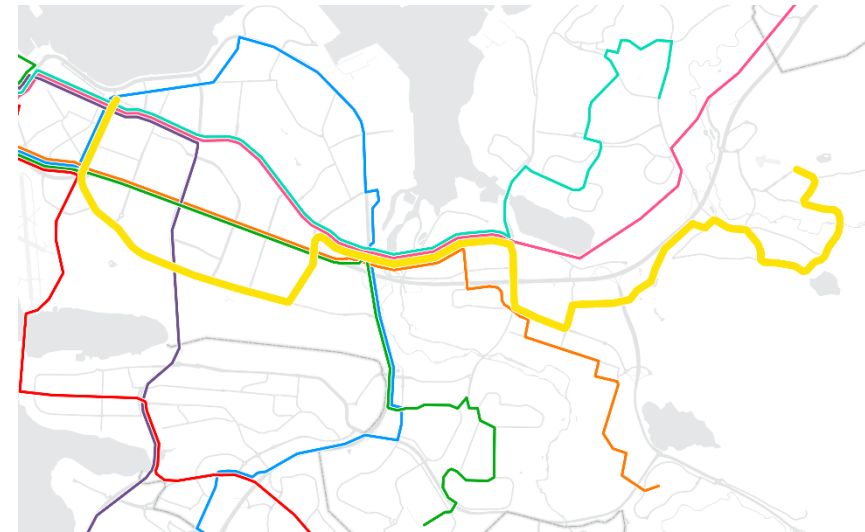
Í tillögu að Nýju leiðaneti hafa stofnleiðir (D og E) verið útfærðar þannig að þær fari um Vesturbæ og Skerjafjörð. Með þessu eykst þjónustustig í Vesturbæ og gott aðgengi að almenningssamgöngum er tryggt í Skerjafirði þar sem mikil uppbygging mun eiga sér stað á komandi árum með áherslu á bíllausan lífsstíl.



MYND 10 Stofnleiðir D og E (fjólubláa og bleika línan) tryggja góða tíðni í Vesturbæ og Skerjafirði og veita jafnframt gott aðgengi að miðbænum. Á kortinu má einnig sjá aðrar stofnleiðir í tillögu að Nýju leiðaneti.

6.2.4 J sem stofnleið

Í tillögu að Nýju leiðaneti er lagt til að leið J verði stofnleið í stað almennrar leiðar. Ávinningurinn sem næst með þeirri breytingu er að tryggja enn betri tíðni eftir Bústaðarvegi og tryggja betri þjónustu við Grafarholt og Úlfarsárdal. Leið J var einnig breytt á þann veg að hún aki meira um Grafarholt og Úlfarsárdal en áður. Að auki hefur leiðin verið lengd þannig að í stað þess að enda við BSÍ endar hún við Hlemm.



MYND 11 Lagt er til að Leið J (gula línan) verði hluti af stofnleiðaneti. Á kortinu má einnig sjá aðrar stofnleiðir í tillögu að Nýju leiðaneti.

6.2.5 Horfið frá tengingu Breiðholts og Kópavogs

Margar ábendingar bárust þar sem lýst var yfir andstöðu við því að tengja saman Seljahverfi í Breiðholti við Salahverfi í Kópavogi um nýjan strætóveg. Við nánari athugun var ekki talinn nægilega mikill ávinningur með tengingunni svo halda bæri áfram með hugmyndina.

6.2.6 Tenging Árbæjar við Ártún

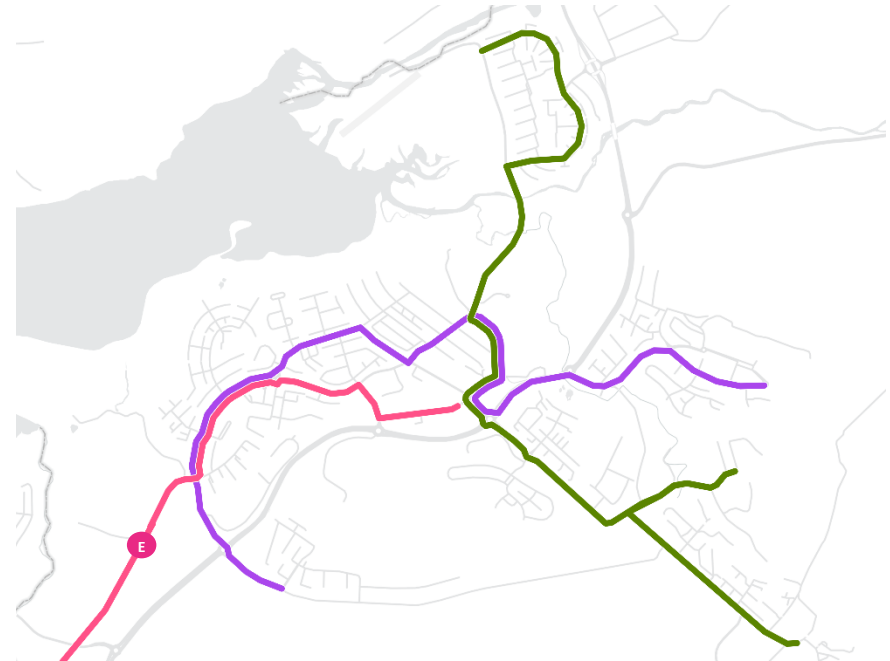
Mjög margar athugasemdir voru gerðar við það að í fyrstu hugmyndum vantaði tengingu milli Ártúnsholts og Árbæjarskóla s.s. til þess að tryggja að börn geti enn tekið strætó í skólann líkt og þekkist í dag. Breyting var gerð á leið F þannig að leiðin fer frá Krossamýrartorgi að Ártúnsholti og ekur Straum áður en leiðin heldur áfram um leiðanetið.



MYND 12 Lagt er til að Leið F (appelsínugula línan) fari í gegnum Ártúnsholt í stað þess að fara eftir Höfðabakka, sem lagt var fram í fyrstu hugmyndum (punktalínan).

6.2.7 Endurskoðun leiða í Mosfellsbæ

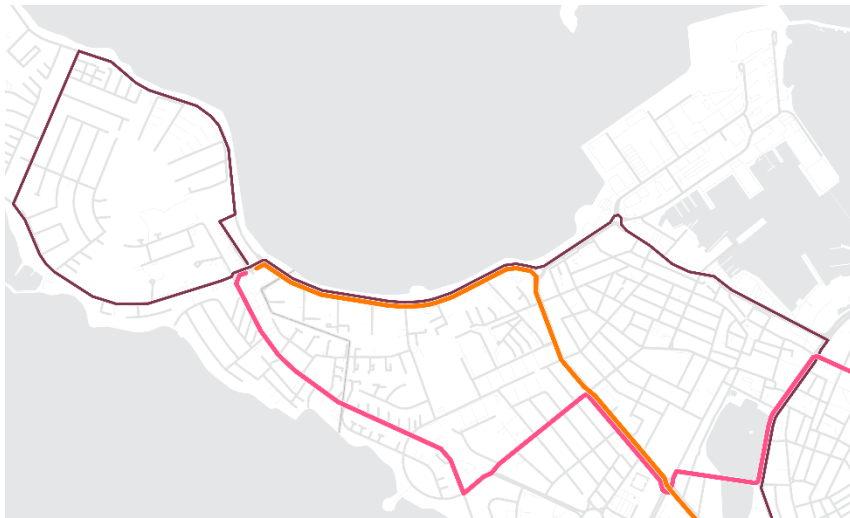
Mörgum ábendingum var komið á framfæri um Mosfellsbæ, þá sérstaklega um að leiðir tengist betur Varmárvæðinu. Ný innanbæjarleið hefur verið teiknuð í Mosfellsbæ, leið sem fer frá Lágafellshverfi, um Varmárvæðið og endar í Helgafellslandi. Að auki er önnur innanbæjarleið sem ekur frá Leirvogstungu, að Varmárvæði, Háholti og endar á Reykjavegi. Borgarlínuleið E mun enda við Háholt og verður hægt að skipta um leiðir þar.



MYND 13 Leiðir í Mosfellsbæ eins og þær liggja fyrir í tillögu að Nýju leiðaneti.

6.2.8 Tenging Seltjarnarness við Granda

Í fyrstu hugmyndum að Nýju leiðaneti var engin bein tenging milli Seltjarnarness og Granda og bárust margar ábendingar um það í samráðinu árið 2019. Í tillögunni sem nú liggur fyrir hefur verið komið á tengingu þannig að leið H ekur í kringum Seltjarnarnes og að Granda. Í tillögunni má segja að Seltjarnarnes verði með mjög góða þjónustu en einnig er gert ráð fyrir að tvær stofnleiðir fari frá Eiðistorgi.



MYND 14 Í tillögu að Nýju leiðaneti verða tengingar við Seltjarnarnes mjög góðar. Sú breyting var gerð að nú er leið sem tengir Seltjarnarnes við Granda sem fjölmargar ábendingar bárust um.

6.1 Athugasemdir sem ekki var hægt að koma til móts við

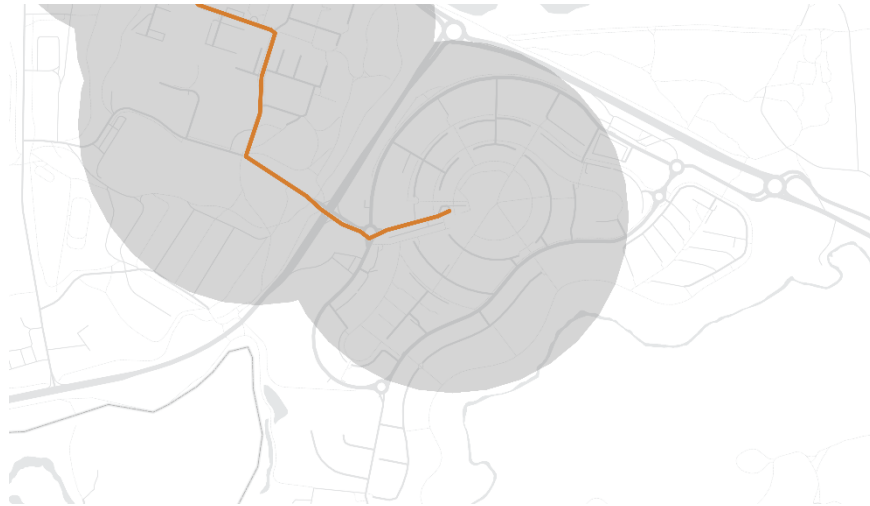
Líkt og áður hefur komið fram þá bárust fjölmargar athugasemdir í samráðinu um fyrstu hugmyndir að Nýju leiðaneti, en ekki var hægt að koma til móts við þær allar af ýmsum ástæðum. Hér að neðan er stuttlega fjallað um nokkrar athugasemdir sem ekki var hægt að koma til móts við. Yfirlit yfir allar helstu breytingar og viðbrögð við þeim má finna í viðauka 8A.2.

6.1.1 Ekki stoppa við Norðlingaskóla

Ábendingar bárust þar sem gerðar voru athugasemdir við að stofnleið F myndi stoppa við Norðlingaskóla. Áhyggjur lutu mikið að öryggi skólabarna, að leið F ætti að aka hringinn í kringum Norðlingaholt (líkt og leið 5 gerir í dag) og að það vantaði tengingu í hverfinu við fimleikaaðstöðu Fylkis.

Við nánari rýni á þessum ábendingum þá leiddi sú skoðun í ljós að frá Norðlingaskóla eru góðar göngutengingar um allt hverfið og stærsti hluti hverfisins er innan 400 metra fjarlægðar frá næstu stoppistöð. Þar með ættu flestir notendur að geta gengið að stoppistöðinni við Norðlingaskóla með góðu móti. Stoppistöðin yrði hönnuð eftir hönnunarreglum þannig að öryggi vegfarenda yrði tryggt. Frá fyrirhugaðri stoppistöð að fimleikaaðstöðunni eru öruggar gönguleiðir þar sem ekki þarf að þvera umferðarmiklar götur. Um er að ræða leið sem verður á góðri tíðni og mun aka í innviðum Borgarlínunnar nær miðborginni. Því er mikilvægt að

leiðin aki sem greiðustu leið og huga þarf að hverjum metra sem leiðin ekur. Því þykir ekki ástæða að þessu sinni til að breyta tillögnum.



MYND 15 Ekki eru gerðar breytingar á endastöð stofnleiðar F (sjá appelsínugula línu) í Norðlingaholti í tillögu að Nýju leiðaneti. Skyggða svæðið sýnir það svæði sem er innan 400 metra loftlínu frá stoppistöðinni við Norðlingaskóla.

6.1.2 Stofnleið D aki Miklubraut í stað Laugavegs

Það má segja að leið D muni að miklu leyti komi í stað leiðar 1 en leiðin mun taka þeim breytingum að í stað þess að fara frá Kringlumýrarbraut að Miklubraut eins og leið 1 gerir í dag, þá heldur leiðin áfram og fer niður Laugavegin. Nokkrar ábendingar bárust um að stofnleið D ætti að aka Miklubraut í stað Laugavegs meðan í öðrum ábendingum var þessum breytingum fagnað m.a. þar sem tenging batnar við atvinnusvæðið við

Lágmúla og Borgartún. Gerð var greining í samgöngulíkani höfuðborgarsvæðisins og benda niðurstöður til þess að fleiri farþegar geti notað leiðina ef hún ekur Laugaveg. Með því að aka Laugaveg er beinni leið fyrir farþega að komast á fyrrnefnd atvinnusvæði þar sem margir sækja vinnu ásamt því að þetta er beinni leið að Hlemmi. Farþegar sem koma frá Kópavogi, Garðabæ og Hafnarfirði á leið í háskólana geta skipt í Hamraborg í leið A og tekið þannig styttri leið að Háskólasvæðinu um Fossvogsbrúna. Á Miklubraut eru tvær Borgarlínuleiðir, leiðir C og F og er því góð þjónusta á Miklubraut en gert er ráð fyrir að hægt verði að skipta úr leið D yfir í þessar leiðir.

7 NÆSTU SKREF

Í framhaldi af samþykki og kynningarferli á Nýju leiðaneti þarf að standa að undirbúningi innleiðingar leiðanetsins en meðal helstu verkefna eru:

- **Breytingar á leiðaneti vegna framkvæmda Borgarlínunnar.** Á næstu árum eru miklar framkvæmdir fyrirhugaðar, bæði vegna fyrstu lotu Borgarlínunnar og vegna stokka á Miklubraut og Sæbraut. Þessar framkvæmdir munu hafa mikil áhrif á akstur strætisvagna og mun krefjast talsverðra tímabundinna breytinga á leiðanetinu. Við útfærslu breytinga verður horft til þess að gera þær eins mikið í áttina að Nýju leiðaneti og kostur er.
- **Stofna hóp sem fjallar um skiptingu kostnaðar í Nýju leiðaneti.** Lagt er til að stjórn Strætó bs. setji á fót starfshóp um kostnaðarskiptingu fyrir Nýtt leiðanet. Með Nýju leiðaneti verður núverandi kostnaðarskipting úrelt og því er mikilvægt að fara í vinnu til að tryggja að kostnaðarskipting verði sem sanngjörnst fyrir ríki og sveitarfélög.
- **Greining á forgangi Strætó á leiðum sem til lengri tíma liggja utan innviða Borgarlínu.** Uppbygging á innviðum Borgarlínu mun standa yfir langt tímabil, þ.e. á árunum 2025-2040 ef áætlanir ganga eftir. Skoða þarf hvar Strætó verður fyrir verulegum tögum í dag og leggja mat á hvort þar þurfi að ráðast í aðrar framkvæmdir samhliða uppbyggingu Borgarlínu til að veita Strætó forgang, s.s. með forgangi á ljósum og forgangsakreinum.

Strætó hefur nú þegar sett af stað verkefni um greiningu þarfar á forgangsaðgerðum í núverandi leiðakerfi og á tímabili samgöngusáttmálans, utan innviða Borgarlínunnar.

- **Annar undirbúningur.** Við undirbúning þarf m.a. að útfæra tímatöflur, endurskoða staðsetningar stoppistöðva, aðlaga vaktaplön vagnstjóra og standa að ýmsum innviðabreytingum s.s. færslu stoppistöðva og endastöðva.

Stefnt er að því að vinna þessi verkefni á næstu árum og að Nýtt leiðanet verði innleitt heildstætt þegar framkvæmdum við fyrstu lotu Borgarlínunnar lýkur.

8 HEIMILDASKRÁ

BRTPlan. (2020). *Borgarlína: A review*. BRT Planning International, LLC. Sótt frá <https://wp.borgarlinan.is/wp-content/uploads/2021/02/borgarlina-a-review-final-brtplan.pdf>

Byggðastofnun. (e.d.). *Mannfjöldaspá 2023-2074*. Sótt frá Byggðastofnun: <https://www.byggdastofnun.is/is/utgefingefni/maelabord/mannfjoldaspa>

COWI. (2017). *Borgarlína Recommendations - Screening report*.

Hagstofa Íslands. (e.d.). *Mannfjöldi eftir sveitarfélögum, kyni, ríkisfangi og ársfjórðungum 2011-2024*. Sótt frá Talnagrunnur: https://px.hagstofa.is/pxis/pxweb/is/lbuar/lbuar__mannfjoldi__1_yfirlit__arsfjordingstolur/MAN10001.px/table/tableViewLayout2/

Stjórnarráðið. (2024). *Uppfærð rekstraráætlun almenningsamgangna: Nýtt leiðanet með Borgarlínu*. Sótt frá [https://www.stjornarradid.is/library/01--Frettatengt---myndir-og-skrar/IRN/Frettatengt-skjol/6.%20Uppf%c3%a6r%c3%b0%20rekstrar%c3%a1%c3%a6tlun%20almenningsamgangna%20N%c3%bdt%20lei%c3%b0anet%20me%c3%b0%20Borgarl%c3%adnu%20\(2024\).pdf](https://www.stjornarradid.is/library/01--Frettatengt---myndir-og-skrar/IRN/Frettatengt-skjol/6.%20Uppf%c3%a6r%c3%b0%20rekstrar%c3%a1%c3%a6tlun%20almenningsamgangna%20N%c3%bdt%20lei%c3%b0anet%20me%c3%b0%20Borgarl%c3%adnu%20(2024).pdf)

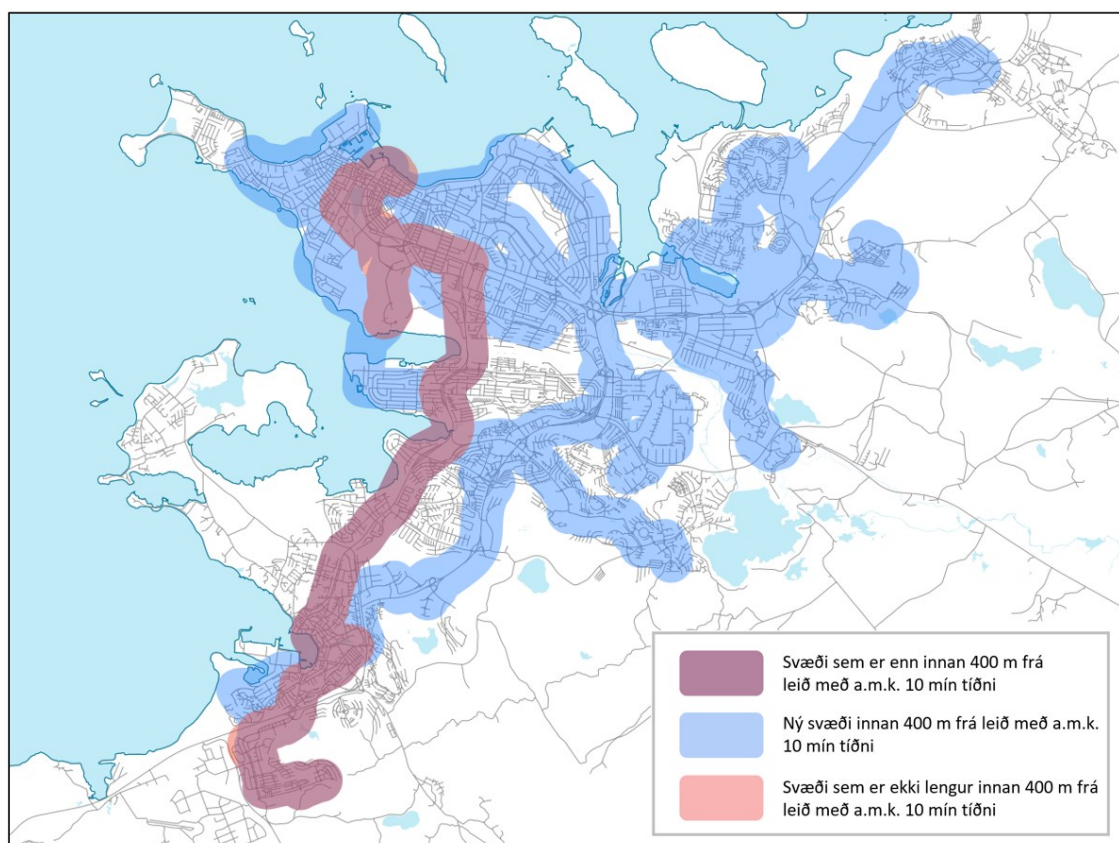
Strætó bs. (2021). *Áfangaskýrsla um drög að rekstraráætlun Nýs Leiðanets þ.m.t. Borgarlínu*. Sótt frá

https://ssh.is/images/stories/Kynningarfundir/Afangaskyrsla_um_drog_ad_rekstraraetlun_Nys_leidanets_mt_Borgarlinu-m.pdf

Verkefnastofa Borgarlínu. (2021). *Borgarlínan 1. lota forsendur og frumdrög*. Reykjavík: Verkefnastofa Borgarlínu. Sótt frá <https://wp.borgarlinan.is/wp-content/uploads/2021/02/borgarlina-1lota-forsendur-frumdrog-jan2021-1.pdf>

VIÐAUKI A

A.1 Samanburður á þjónustustigi



A.2 Yfirlit yfir helstu ábendingar og viðbrögð við þeim

ÁBENDING	FJÖLDI	BREYTING GERÐ?	ÚRVINNSLA
Tenging Ártúnsholts við Árbæ/Árbæjarskóla	52	Já	Leið F breytt þannig að hún fer frá Krossamýrartorgi að Ártúnsholti og ekur Straum í átt að og frá Norðlingaholti í stað þess að fara Höfðabakkann. Í staðinn fer leið J um Höfðabakkann. Þannig næst tenging milli Ártúnsholts við Árbæ.
Þjónusta hjá Varmárvæði	43	Já	Ný innanbæjarleið hefur verið teiknuð í Mosfellsbæ. Leið T fer frá Lágafellsskóla, um Varmárvæðið og endar í Helgafellslandi. Tenging milli Lágafellsskóla og Varmárvæðis komið á. Að auki er önnur innanbæjarleið, Leið S sem ekur frá Leirvogstungu, að Varmárvæði, Háholti og endar á Reykjavegi. Borgarlínuleið E mun stoppa við FMOS og Háholt og verður hægt að skipta um leiðir við Háholt.
Ekki stoppa við Norðlingaskóla	32	Nei	Ábendingar snéru mikið að öryggi skólabarna, að leið F ætti að aka hringinn í kringum Norðlingaholt líkt og leið 5 gerir í dag og að það vantaði tenginu í hverfinu við fimleikaaðstöðu Fylkis. Frá Norðlingaskóla eru góðar göngutengingar um allt hverfið og því ættu flestir að geta gengið að stoppistöðinni með góðu móti. Stoppistöðin yrði hönnuð þannig að öryggi farþega yrði tryggt. Því þykir ekki ástæða að þessu sinni til að breyta tillögunni. Frá fyrirhugaðri stoppistöð að fimleikaaðstöðunni eru öruggar gönguleiðir þar sem farþegar þurfa ekki að þvera umferðamiklar götur. Um er að ræða leið sem verður á góðri tíðni sem mun aka í innviðum Borgarlínu nær miðborginni og því er mikilvægt að leiðin aki sem greiðustu leið og huga þarf að hverjum metra sem leiðin ekur.
Tenging Seltjarnarness við Granda	23	Já	Leið H breytt þannig að hún ekur í kringum Seltjarnarnes og að Granda.
Tenging Norðlingaholts/Árbæjar við Ögurhvarf/Mjódd	18	Nei	Í Nýju leiðaneti fer stofnleið F um Norðlingaholt. Gert er ráð fyrir að leiðin verði á góðri tíðni og ekur leiðin nokkuð greiða leið að Vogabyggð. Í Vogabyggð er gert ráð fyrir góðri skiptistöð þar sem hægt er að komast til allra átta með greiðum hætti.
Langt að ferðast frá Grafarholti/Úlfarsárdal í miðbæinn	17	Já	Gerðar voru breytingar á leið J (sem fer um Úlfarsárdal og Grafarholt) og leið M. Með breytingunni er teiknuð beinni leið (leið J) frá Grafarholti/Úlfarsárdal í Vogabyggð. Í Vogabyggð er gert ráð fyrir góðri skiptistöð þar sem hægt er að komast í allar áttir á höfuðborgarsvæðinu. Einnig er hægt að halda áfram með leið J þar sem hún heldur áfram eftir Bústaðavegi og endar miðsvæðis.
Ekki sleppa Jörfaveg	17	Nei	Samkvæmt leiðarljósum Strætó er stefnt að því að leiðir aki sem beinustu leið. Með því að aka Jörfavegin er tekinn töluverður krókur þar sem farþegar í vagninum þurfa að aka sömu leið fram og til baka eftir Jörfavegi sem er andstætt leiðarljósum Strætó. Talið er að þessi breyting (að aka ekki inn Jörfavegin) sé betri fyrir meirihluta íbúa á Álftanesi fyrir utan þá sem búa við Jörfaveg eða þurfa að komast þangað. Allir aðrir farþegar aka þá beinni og greiðari leið. Í því felst tímasparnaður og betri upplifun fyrir flesta farþegana í vagninum.
Leið R aki í Prýðahverfi	16	Já	Eftir samtal við Garðabæ og hafa fengið vilyrði fyrir því að Strætó fái að aka um Herjólfbraut hefur leiðin verið teiknuð þannig að hún aki um Prýðahverfi.
Vantar þjónustu í Mosfellsdal	15	Nei	Þetta hverfi er ekki hluti af þessu tiltekna verkefni sem kallast "Nýtt leiðanet". Kjálarnesið og Mosfellsdalur eru dæmi um hverfi sem eru í dag þjónustuð með landsbyggðarvagni eða pöntunarþjónustu. Þau verða tekin til skoðunar sérstaklega af sveitarfélögunum þegar fram líða stundir.
Tenging Laugardals við miðbæinn	15	Já	Leið N hefur verið teiknuð þannig að hún ekur um Laugardalinn og þaðan áfram að Hverfisgötu og endar við Hörpu. Þannig næst tenging Laugardals við miðbæ.

ÁBENDING	FJÖLDI	BREYTING GERÐ?	ÚRVINNSLA
Tenging Mosó Grafarvogur	14	Nei	Hægt verður að skipta við Keldur eða við Höfða til að ná þessari tengingu.
Leið aki ekki í Stjörnugróf	14	Nei	Vert er að hafa í huga að ef af þessu verður þá verður hugað að öryggi skólabarna og annarra vegfarenda og tryggt að öryggisatriði séu í lagi. Jafnframt er einungis gert ráð fyrir að umferð almenningsvagna verði heimil með þessari tillögu en ekki annarra ökutækja (þar sem farið er yfir í Kópavog). Þá er að auki talið að með þessu megi minnka skul innar hverfis og þannig minnka almenna umferð um hverfið sem er til hagsbóta fyrir Fossvogsskóla og Víkingssvæðið. Með þessari aðgerð verður til að mynda hægt að bæta þjónustu við Víkingssvæðið til muna sem er hverfinu til hagsbóta, en í tillöguninni er gert ráð fyrir stoppistöð í grennd við Víkingsheimilið. Vert er að nefna að víða á höfuðborgarsvæðinu keyrir Strætó um sambærilegar götur og það hefur gengið vel hingað til sem skilar sér í bættri þjónustu til íbúa og aukinnar notkunar almenningsgangna. Þessi hugmynd er því enn á borðinu og í nánari skoðun í samvinnu við Reykjavík og Kópavog.
Tenging Laugardals við Kringlu/Hafnarfjörð/Kópavog /Garðabæ	14	Já	Leið N ekur nú Laugardalinn, Grensás og Bústaðarveg. Bústaðarvegur er í göngufæri við Kringluna. Leið N heldur að Hamraborg og ekur í gegnum Kópavog. Tengingin er því orðin betri.
Stofnleið D aki Miklubraut í stað Laugavegs	13	Nei	Gerð var greining í samgöngulíkani höfuðborgarsvæðisins og fengust fleiri farþegar með því að láta leiðina aka Laugaveg. Með því að aka Laugaveg er beinni leið fyrir farþega að komast í Borgartún þar sem margir sækja vinnu og búa ásamt því að þetta er beinni leið að Hlemmi. Farþegar sem koma frá Kópavogi, Garðabæ og Hafnarfirði geta skipt í Hamraborg í leið A og tekið þannig styttri leið að Háskólasvæðinu yfir Fossvogsbrúna. Á Miklubraut eru 2 Borgarlínuleiðir, leiðir C og F og því góð þjónusta á Miklubraut. Einnig bárust ábendingar þar sem fólk var ánægt með að leið D er látin aka Laugaveg í stað þess að aka Miklubraut.
Leið aki Skeiðarvog í stað Álfheima	12	Já	Leið K er mikið breytt frá Fyrstu hugmyndum. Leið N ekur svipaða leið og Leið K var látin aka í Fyrstu hugmyndum. Leið N ekur Skeiðarvog í stað Álfheima. Breytt í takt við ábendingar.
Stofnleið G aki Laugarnesveg	11	Já	Misskilningur, það er gert ráð fyrir að leið G aki Laugarnesveg.
Stofnleiðin aki Rofabæ	11	Já	Leið F hefur verið teiknuð þannig að hún aki Rofabæinn
Tengja Vísindagarða/Íslenska erfðagreiningu betur	8	Já	Leiðir A og B hafa verið teiknaðar þannig að þær aki Njarðargötu, Sturlugötu og Suðurgötu. Leið D hefur verið teiknuð eftir Suðurgötu og leið G eftir Njarðargötu. Háskólasvæðið er því með góða þjónustu almenningsgangna.
Vantar þjónustu í Hamrahlíð	7	Nei	Í Nýju leiðaneti er ekki teiknuð leið sem ekur Hamrahlíð en í grennd aka 4 stofnleiðir, þar af 3 Borgarlínuleiðir, leið D ekur á Kringlumýrarbraut, leiðir C og F aka Miklubraut og leið J ekur Bústaðaveg. Svæðið er því vel þjónustað með leiðum á góðri tíðni.
Fleiri leiðir í Borgartún	6	Já	Í Fyrstu hugmyndum ók leið G einungis í Borgartúninu. Leið N hefur nú verið bætt við í Borgartúnið.
Leið M fari nær Egilshöll	6	Já	Eftir samtal við íbúaráð Grafarholts og Úlfarsdals var fundin lausn þannig að núna er gert ráð fyrir að leið M aki nær Egilshöll og snúi við, við hringtorgið hjá Egilshöll og nái þannig að stoppa við stoppistöðina við Egilshöll. Leið 18 keyrir nú slíka akstursleið á þessum slóðum í dag.
Tenging Vesturbæjar við Borgartún	6	Já	Leið E ekur nú frá Seltjarnarnesi í gegnum Vesturbæinn, miðbæinn, Hlemm og Laugaveg. Það er því komin betri tenging við Borgartún.

ÁBENDING	FJÖLDI	BREYTING GERÐ?	ÚRVINNSLA
Tenging Garðabæjar/Kóp við Mjódd (leið 24)	6	Já	Leið L er nú teiknuð þannig að hún aki frá Garðabæ og Kópavog og aki í gegnum Mjódd. Það er því komin tenging á milli.
Vantar tengingu innan Grafarvogs	5	Nei	Í Nýju leiðaneti fara 4 leiðir um Grafarvog, þar á meðal ein stofnleið sem verður fyrsta Borgarlínan (leið B). Grafarvogur er því að fá töluvert aukna tíðni í hverfið. Í Nýju leiðaneti er horft til þess að frístunda- og skólaakstur sé sértæk þjónusta þar sem hún er bundin við mjög afmarkað svæði og á afmörkuðum tímum, og er slík þjónusta því skilgreind utan verkefnisins.
Meiri tíðni í Grafarholtið	5	Já	Litið er á leið J sem stofnleið sem mun vera á góðri tíðni (a.m.k. 10 mín á annatíma) og aka í sérrými Borgarlínu að hluta til. Hún mun því þjóna íbúum Grafarholts og Úlfarsárdals vel þar sem hún tengir inn á stóra og öfluga skiptistöð í Vogabyggð og endar síðan miðsvæðis.
Vill ekki leið um Geirsnef	5	Nei	Athugasemdirnar snéru að mestu að fara ekki um hundasvæði á Geirsnefi. Samgönguásinn hefur verið teiknaður um Geirsnef í skipulagi og verður ekki breytt að svo stöddu.
Víxla á leiðum C og F og E og B Miklabraut vs. Suðurlandsbraut	5	Nei	Í Aðalskipulagi Reykjavíkurborgar er lögð áhersla á samgönguás sem nær frá framtíðaratvinnukjarna í Keldnalandi í gegnum Höfða, Vogabyggð og áfram miðsvæðis í gegnum Suðurlandsbraut. Leiðir E og B styðja við það skipulag. Legu leiðanna verður ekki breytt (um Miklabraut vs. Suðurlandsbraut) að svo stöddu.
Hraðleið frá Hafnarfirði	5	Nei	Þegar Borgarlínan byrjar að aka frá Hafnarfirði þá verður hún skilvirk og mun síður lenda í töfum þar sem hún mun aka í sérrými þar sem helstu umferðatafinnar eru. Gætt verður að því að hafa ekki of stutt á milli stoppistöðva til að stytta ferðatíma.
Víxla á leiðum M og J í Grafarholti	5	Já	Breytingar hafa verið gerðar á leiðunum þannig að leið J ekur meira um Grafarholt/Úlfarsárdal en leiðin gerði áður. Því hefur verið komið til móts við þessa ábendingu.
Óánægja með strætóveg milli Seljahverfis og Salahverfis	5	Já	Ekki er lengur teiknuð leið sem ekur milli Seljahverfis og Salahverfis á strætóvegi. Leið C hefur verið stytta og endar nú í Breiðholti við Flúðasel.
Vantar þjónustu í Húsahverfi	4	Nei	Leið M er með stoppistöð á Víkurvegi í grennd við Húsahverfi og leið B er með stopp við Fjallkonuveg sem er í göngufæri frá Húsahverfi.
Tenging 103 við Kópavog	4	Já	Leið N er nú teiknuð þannig að hún tengi saman 103 og Kópavog, leiðin ekur í gegnum Kópavog og á Bústaðarveg og þaðan á Grensás. Að auki ekur Leið D frá Hamraborg í gegnum Kringlumýrabraut.
Tenging Skerjafjarðar við miðbæinn	4	Já	Leið D hefur verið teiknuð enda við Skerjafjörðinn, en leiðin ekur einnig í gegnum miðbæinn. Það er því komin tenging Skerjafjarðar við miðbæ.
Tenging milli Linda/Sala/Kóra annars vegar og Digraðess hins vegar	4	Nei	Hægt verður að skipta við Smáralind til að ná þessari tengingu.
Leið O: Setja stoppistöð á Breiðholtsbraut eða aka Seljabraut	4	Já	Leið O er nú teiknuð eftir Seljabraut.
Hraðleið úr Mosó	4	Nei	Þegar Borgarlínan byrjar að aka frá Mosfellsbæ þá verður hún skilvirk og mun síður lenda í töfum þar sem hún mun aka í sérrými þar sem helstu umferðatafinnar eru. Gætt verður að því að hafa ekki of stutt á milli stoppistöðva til að stytta ferðatíma.
Leið R í Garðabæ fari beinni leið milli Urriðaholts og Ásgarðs	4	Nei	Mikilvægt er að hafa í huga að íþróttastarfsemi í Vetrarmýri sem íbúar í Urriðaholti nýta. Einnig er mikilvægt að tengja hverfi í Garðabæ við FG. Ekki er gert ráð fyrir að breyta akstursleiðinni að þessu sinni.
Stoppistöð á leið D hjá Sæbólshverfi	3	Nei	Stoppistöðvar á leið D hafa verið teiknaðar við Hamraborg og við Fossvog. Ekki er unnt að bæta við stoppistöð nær Sæbólshverfi, en Hamraborg og Fossvogur eru í göngufæri við

ÁBENDING	FJÖLDI	BREYTING GERÐ?	ÚRVINNSLA
			Sæbólshverfi. Einnig er hægt að taka leið O og skipta í Hamraborg.
Vantar leið í Hamrahverfi	3	Nei	Leið B stoppar í grennd við Hamrahverfi á Gullinbrú.
Leið J endi ekki á BSÍ heldur fari á Hlemm/HÍ	3	Já	Leið J hefur verið breytt þannig að hún endi við Hlemm.
Tenging innan Breiðholts	3	Já	Leið H ekur frá Hólahverfi í gegnum Fell og ekur í gegnum Seljahverfið. Það er því góð tenging innan Breiðholts með Leið H. Borgarlínuleið C ekur í gegnum Hólahverfi, Berg, Fell og endar við Flúðasel.
Tenging Gamla Vesturbæjar við miðborg	3	Já	Leið C ekur Mýrargötu og fer framhjá Lækjargötu. Jafnframt ekur leið E Hofsvallagötu og Hringbraut og ekur framhjá miðbænum. Gamli Vesturbær er því með 2 leiðir sem fara í miðbæinn.
Langt að ferðast úr Norðlingaholti	3	Nei	Norðlingaholt er í útjaðri Reykjavíkur. Með Nýju leiðaneti er samt sem áður nokkuð greið leið með leið F að góðum skiptipunkti í Vogabyggð til að ferðast í allar áttir um höfuðborgarsvæðið.
Leið J - Reynisvatnsvegur of langt frá byggð	3	Já	Leið J hefur verið teiknuð eftir annarri akstursleið í Grafarholti þannig að hún aki nær byggðinni
Reykjavegur í Mosó	3	Nei	Reykjalundur verður enn með þjónustu, en í stað stofnleiðar verður innanbæjarleið sem þjónustar svæðið, leið S. Stofnleiðin endar nú við Háholt.
Leið fari Hofsvallagötu	2	Já	Leið E fer nú Hofsvallagötu, en leið E er framtíðar borgarlínuleið. Mun því þjónusta í hverfinu bætast enn frekar við þessa breytingu. Að auki ekur leið I hluta af Hofsvallagötu.
Vantar þjónustu í Þingholt/miðbæ	2	Já	Leið H ekur nú Sóleyjargötu, með viðkomu við BSÍ og Landspítalann og áfram upp Barónsstíg. Þjónustan því bætt að einhverju leyti.
Hfj. Halda stoppistöð Háholt/Bæjarholt	2	Já	Breytingar voru gerðar á leiðanetinu í Hafnarfirði sumarið 2020. Ákveðið var að halda stoppistöðinni Háholt/Bæjarholt.

A.3 Yfirlit yfir helstu breytingar frá fyrstu hugmyndum eftir leiðum

LEIÐ	SVEITARFÉLAG	BREYTING	ÚTSKÝRING
A	Reykjavík	Krókur inn á svæði Háskóla Íslands (Suðurgata/Sturlugata/Njarðargata)	Fylgja innviðum Borgarlínunnar sbr. frumdrög og þjónusta háskólasvæðinu betur. 8 ábendingar bárust árið 2019 um að tengja betur Vísindagarða/Íslenska erfðagreiningu.
B	Reykjavík	Krókur inn á svæði Háskóla Íslands (Suðurgata/Sturlugata/Njarðargata)	Fylgja innviðum Borgarlínunnar sbr. frumdrög og þjónusta háskólasvæðinu betur. 8 ábendingar bárust árið 2019 um að tengja betur Vísindagarða/Íslenska erfðagreiningu.
B	Reykjavík	Nýr endi á leið, endar nálægt gatnamótum Sturlugötu og Torfhildargötu	Mikill samhliða akstur á leiðum A og B ef leið B ekur einnig að BSÍ. Breytt vegna rekstrarhagræðingar.
C	Reykjavík	Fer að Lækjartorgi og út á Granda í stað þess að fara Hringbraut og Eiðsgranda að Eiðistorgi. Í staðinn fer leið F eftir Hringbraut og Eiðsgranda að Eiðistorgi	Tengja Breiðholt við miðborg sem er meira í samræmi við núverandi leiðanet.
C	Reykjavík	Fer Flúðasel og er með endastöð þar í stað þess að fara Jaðarsel og nýjan strætóveg yfir að Salaskóla	Ávinningur af tengingu með strætóveg milli Breiðholts og Kópavogs var ekki talinn nægilega mikill að halda ætti áfram með þá tillögu þar sem ábendingar og formleg bréf bárust gegn strætóveginum.
C	Reykjavík	Þverar ekki Breiðholtsbraut á strætóvegi heldur fer Suðurfell og þverar við Jaðarsel	Vegna breytinga á leið C þar sem hún fer nú inn í Seljahverfi og nær þannig að þjónusta þéttustu byggðinni í hverfinu þá er ekki lengur þörf á að láta leið C aka Seljabrautina og þar með þvera Breiðholtsbrautina sem væri mikil framkvæmd.
C	Reykjavík	Í Fyrstu hugmyndum var leið C teiknuð með beinni línu frá Arnarbakka að Höfðabakka á vegi sem ekki er til í dag. Í núverandi drögum er leiðin teiknuð eftir núverandi vegi	Töluverður halli og yrði of viðfangsmikil framkvæmd.
D	Reykjavík	Fer Suðurgötu og Einarsnes og endar í Nýja Skerjafirði í stað þess að fara Hringbraut og að BSÍ	Það bárust mikið af ábendingum árið 2019 um að það vantaði tengingu milli Skerjafjarðar og miðborgar enda var það hverfi einungis með leið I sem fer í HR og Vesturbæinn í fyrstu hugmyndum að Nýju leiðaneti. Einnig var þörf á að tengja Nýja Skerjafjörð betur inn í nýja leiðanetið og láta færri leiðir enda á BSÍ (samkvæmt ráðleggingum BRT Plan). Með breytingunni verður til sterkur samgönguás eftir Suðurgötu. 4 ábendingar bárust í samráði 2019 um að bæta þurfi tengingu Skerjafjarðar við miðbæinn.
D	Hafnarfjörður	Fer Ásvallabraut og endar við Skarðshlíð í stað þess að enda við Klukkuvelli	Vegna uppbyggingar í Skarðshlíð og framtíðaráætlana Hafnarfjarðarbæjar.
E	Reykjavík	Fer ekki að U-reit heldur ekur Hringbraut - Hofsvallagötu og Nesveg og endar við Eiðistorg	Tengja Vesturbæ við Miðborg/Laugaveg/Suðurlandsbraut með stofnleið. Tenging Vesturbæjar við Borgartún (6), tenging Seltjarnarness við Borgartún (1).
E	Mosfellsbær	Leið E stýtt þannig að hún ekur ekki lengur að Helgafellsslandi, heldur ekur að Háholti og endar þar	Þjónusta þurfti Tún í Mosfellsbæ en í Fyrstu hugmyndum var engin leið þar. Bætt var við leið T í Mosfellsbæ, sem ekur frá Helgafellsslandi í gegnum Mosfellsbæ og endar í Túnnum. Ákveðið var að láta leið E enda við Háholt til að aka ekki samhliða leið T og til að halda rekstrarkostnaði í lágmarki.

LEIÐ	SVEITARFÉLAG	BREYTING	ÚTSKÝRING
F	Reykjavík	Fer Hringbraut að JL húsinu og Eiðsgrandann að Eiðistorgi í stað þess að aka í gegnum miðborgina og út á Grandasvæðið. Í staðinn fer leið C í gegnum miðborgina út á Granda	Mikill fjöldi fólks býr í fjölbýlishúsum við Eiðsgrandann sem eru mikið að nota leið 13 í dag. Myndast bein leið frá Eiðistorgi að Vogabyggð. Í dag er Árbær ekki með beina tengingu við miðborgina en Breiðholtið er með beina tengingu við miðborgina sem mun haldast þar sem leið C mun aka að Grandasvæðinu gegnum miðborgina í stað leiðar F. Með þessari breytingu er því að hluta verið að fylgja leiðarljósi um að taka einnig tillit til núverandi farþega.
F	Reykjavík	Fer frá Krossamýrartorgi að Ártúnsholti og ekur Straum í átt að og frá Norðlingaholti í stað þess að fara Höfðabakkann. Í staðinn fer leið J um Höfðabakkann	Vegna fjölda ábendinga (52) í samráði 2019 um að tengingu vantaði milli Ártúnsholts og Árbæjar/Árbæjarskóla.
F	Reykjavík	Ekur Rofabæ í stað Hraunbæjar	Rofabær er skipulögð með almenningssamgöngur í huga og mikið af ábendingum bárust í samráði 2019. Það kom fram í samráði að blokkirnar við Hraunbæ séu með útganga báðum megin og því muni engu fyrir þær hvort leiðin aki Rofabæ eða Hraunbæ.
G	Reykjavík	Ekur frá BSÍ að Reykjavíkurlflugvelli um Njarðargötu í stað þess að aka Hringbraut, Suðurgötu og Þoragötu að Reykjavíkurlflugvelli	Skapar beina tengingu við flugvöllinn frá BSÍ. Bætir tengingu við Vísindagarða sem kallað var eftir í samráði (8 ábendingar bárust).
G	Reykjavík	Akstursleiðin aðlöguð að skipulagi Vogabyggðar, leiðin ekur nú aðeins inn í Vogabyggðarhverfi og fer svo aftur á Sæbraut við gatnamót Sæbrautar og Kleppsmýrarvegs	Til að aðlaga að skipulagi.
G	Kópavogur	Ekur Smárahvammsveg í stað Reykjanesbrautar	Til að efla tengingu við Smáralind/Smárahvammsveg/Hlíðarsmára og gera skiptingar við aðrar leiðir auðveldari við Smáralind.
G	Garðabær	Krókur að Ikea lengdur að fyrsta hringtorgi í Kaupúni í stað þess að fara strax aðreinina að Reykjanesbraut	Til að færa stoppið nær Ikea en reyna að halda krók í lágmarki.
H	Reykjavík	Leiðin ekur Eiðsgranda - Mýrargötu - Geirsgötu - Lækjargötu - Gömlu Hringbraut - Barónsstíg - Flókagötu - Háteigsveg - Háaleitisbraut	Til að efla tengingu frá Seltjarnarnesi að Granda en margar ábendingar (22) bárust um að þá tengingu vantaði í samráði 2019. Leið E mun aka Nesveg. Einnig bárust nokkrar ábendingar um að bæta tengingu Gamla Vesturbæjar við miðborg og Borgartún og leysir þessi breyting það að einhverju leyti.
H	Reykjavík	Leiðin endar ekki við Borgarspítala, hún heldur nú áfram í Seljahverfi - Fellahverfi og endar við Norðurhóla	Tengir betur Seljahverfi við miðsvæði Reykjavíkur og Breiðholtið innbyrðis, s.s. Seljahverfi við FB.
J	Reykjavík	Fer Hálsabraut í stað Bitruháls	Út frá ábendingu frá Íbúaráði Grafarholts og Úlfarsárdals um að þetta myndi verða betri tenging Grafarholts og Úlfarsárdals við þjónustu í Árbæ, s.s. þjónustumiðstöð hverfisins.
J	Reykjavík	Fer lengra inn í Grafarholt/Úlfarsárdal í stað þess að aka einungis Reynisvatnsveg. Ekur Jónsgeisla, Gvendargeisla,	Til að þjóna betur íbúum Grafarvogs hvað varðar tengingu við vestari hluta borgarinnar og Vogabyggð. Það bárust þrjár ábendingar í samráði um að Reynisvatnsvegur væri of langt frá byggðinni. 17 ábendingar bárust um að það væri langt að ferðast frá Úlfarsárdal og Grafarholti í

LEIÐ	SVEITARFÉLAG	BREYTING	ÚTSKÝRING
		Biskupsgötu, Fellsveg, Úlfarsbraut, Urðarbrunn og Skyggisbraut	miðborgina. Með því að leið J fari nær íbúum þá myndast betri tenging hverfanna við miðborgina.
J	Reykjavík	Leið J gerð að stofnleið sem þýðir a.m.k. 10 mínútna tíðni á annatíma	Í samráðinu 2019 bárust 5 óskir um meiri tíðni í Grafarholti.
J	Reykjavík	Leið J ekur áfram eftir Suðurlandsbraut eftir Vogabyggð og beygir inn Réttarholtsveg í stað þess að fara Reykjanesbraut og þannig að Bústaðavegi	Það verður ekki mögulegt í framtíðinni að taka vinstri beygju frá Bústaðavegi inn á Reykjanesbraut.
J	Reykjavík	Leið J fer lengra en BSÍ, ekur Snorrabraut og snýr við um gatnamót Borgartúns og Snorrabrautar	Það bárust þrjár ábendingar í samráði um að leið J fari lengra en að BSÍ.
K	Reykjavík	Leið K hefur verið tekin út eins og hún var kynnt í Fyrstu hugmyndum en í staðinn hefur öðrum leiðum verið breytt til að þjóna þeim svæðum sem K þjónaði áður. Nú heitir ný leið í Garðabæ K	Breyting gerð í samráði við Garðabæ. Leið K tengir m.a. saman Urriðaholt, Vetrarmýri, FG og Ásgarð.
L	Reykjavík	Breyting á akstursleið í Árthúnhöfða og Ártúnsholti þannig að leiðin ekur Sævarhöfða inn í Bryggjuhverfi upp Breiðhöfða að Krossamýrartorgi og áfram í Straum, Streng og að Höfðabakka	Það var kallað eftir því eftir að fyrstu hugmyndir voru kynntar 2019 að bæta þyrfti þjónustu við Bryggjuhverfið í Reykjavík. Það bárust tvær ábendingar í gegnum samráðið og einnig kom beiðni frá Reykjavíkurborg og þeim aðilum sem sjá um skipulag Ártúnshöfðans um að það þyrfti að láta leið aka um neðra svæðið.
L	Reykjavík/Kópa vogur/Garðabær	Í stað þess að L fari í Seljahverfið þá heldur hún áfram eftir Dalvegi, Fífuhammsvegi, Bæjarbraut, Karlabraut og Vífilsstaðavegi að Ásgarði	Tengja saman ytri hverfi með orbital leið. Leiðin snertir á mörgum stórum áfangastöðum, s.s. Ásgarði, FG, Smáranum, Smáralind, Mjódd, Krossamýrartorgi og Spönginni. Það komu 6 ábendingar í samráði um að það þyrfti að bæta tengingu Garðabæjar og Kópavogs við Mjóddina, Árbæ og Grafarvog.
M	Reykjavík	Breytt akstursleið í Grafarholti/Úlfarsárdal. Fer Jónsgeisla, Lambhagaveg, Mímisbrunn, Skyggisbraut og Urðarbrunn í stað þess að fara Gvendargeisla, Biskupsgötu, Fellsveg og Úlfarsbraut	Leiðinni var breytt til að aka ekki of mikið samhliða leið J en ná samt að þjónusta sem stærstum hluta hverfanna. 5 ábendingar bárust í samráði um að víxla á leiðum M og J og því er nú meiri áhersla lögð á leið J.
M	Reykjavík	Ekur krók að Egilshöll	Það bárust 6 ábendingar í samráði um að leið M ætti að aka nær Egilshöll þar sem margir krakkar notuðu leiðina fyrir tólmstundir. Einnig kom samskonar beiðni frá íbúaráði.
N	Garðabær/Kópa vogur	Í stað þess að fara í Garðabæ þá endar leiðin í Smáranum	Þar sem leið L ekur nú í Garðabæ frá Smáranum þá var ekki þörf á því að leið N gerði það líka. Þá er krókurinn í Kópavogi meira í enda leiðarinnar sem þýðir að færri farþegar þurfa að fara krókinn.

LEIÐ	SVEITARFÉLAG	BREYTING	ÚTSKÝRING
N	Kópavogur/ Reykjavík	Í stað þess að fara Kársnesbrautina, yfir Fossvogsbrúna og að HR þá fer leiðin eftir Kringlumýrarbraut, Bústaðavegi og síðan eins og K keyrði áður eftir Grensásvegi, Suðurlandsbraut, Skeiðarvogi, Langhóltsvegi, Austurbrún, Sundlaugarvegi, Borgartúni að Hlemmi og síðan Hverfisgötu að Hörpu	Til að ná tengingu milli Kópavogs og Bústaðavegar/Suðurlandsbrautar og milli Kringlusvæðis/Verzló og Laugardals. Það komu 4 ábendingar um að tengja betur 103 við Kópavog og 14 um að tengja betur Laugardal við Kringlu/Hafnarfjörð/Kópavog/Garðabæ.
N	Reykjavík	Fer Borgartún í stað Kringlumýrarbrautar/Laugavegs eins og K gerði áður	Það komu 6 ábendingar í samráði um að fleiri leiðir ættu að aka Borgartún. Leiðin verður líka beinni svona.
N	Reykjavík	Fer Skeiðarvog í stað Álfheima (eins og K gerði áður)	12 ábendingar bárust í samráði um að leið K ætti frekar að fara Skeiðarvog en Álfheima. Helstu rökin voru að missa ekki tengingu við Menntaskólann við Sund.
N	Reykjavík	Í stað þess að leið K fór áður Barónsstíg að BSÍ eftir Hlemm þá er leið N látin fara Hverfisgötu að Lækjartorgi og síðan Kalkofnsveg að Hörpu	Tenging Laugardals við miðborgina sem kallað var eftir í samráði (15 ábendingar) og náðist ekki að leysa með leið G (ákveðið að halda leið G á Snorrabraut í stað þess að fara Hverfisgötuna og í miðbæinn).
O	Kópavogur	Ekur áfram Vatnsendaveg, þannig inn á nýja Arnarnesveg og þannig inn á Breiðhóltsbraut í stað þess að beygja inn Vatnsendahvarf. Við þessar breytingar verður ekki lengur hægt að stoppa við þjónustakjarnann í grennd við gatnamót Vatnsendahverfs og Breiðhóltsbrautar.	Eftir breytingar á gatnamótum Vatnsendahvarfs og Breiðhóltsbrautar þá verður vinstri beygja af Vatnsendahvarfi inn Breiðhóltsbraut ekki lengur möguleg.
O	Reykjavík	Í stað þess að aka beina leið eftir Breiðhóltsbrautinni þá ekur hún inn Jaðarsel og Seljabraut	4 ábendingar bárust þar sem óskað var eftir því að leið O færi Seljabraut eða að sett yrði stoppistöð á Breiðhóltsbraut.
O	Kópavogur	Í stað þess að enda við Hamraborg fer leiðin aftur til baka niður Skeljabrekku, beygir inn Kársnesbraut, fer yfir Fossvogsbrú. Svipað og leið N gerðir í Fyrstu hugmyndum	Ná tengingu við norðanvert Kársnes og Reykjavík.
O	Kópavogur/ Reykjavík	Í stað þess að enda við HR eins og leið N gerði áður þá heldur leið O áfram eftir Nauthólsvégi, Arnarhlíð, Snorrabraut að Hlemmi og mun síðan snúa við á hringtorgi við gatnamót Snorrabrautar og Borgartúns	Tengja saman Hlemm og HR með beinni leið eftir nýjum ás sem myndast eftir Snorrabraut, Arnarhlíð og Nauthólsvégi að HR. Stór skiptipunktur mun þá myndast við Miklatorg (við gatnamót Miklubrautar og Bústaðavegar/Snorrabrautar). Ábendingar bárust í samráði um að leið N ætti að fara lengra en að HR (2 ábendingar). Einnig var vilji fyrir því hjá Reykjavíkurborg að gera Snorrabraut að sterkari strætógötu.
P	Hafnarfjörður	Ekur neðri leiðina í Setberginu í stað þeirrar efri	Stytttri og beinni leið.
P	Hafnarfjörður	Ekur beina leið eftir Hjallabrautinni í stað þess að beygja Herjólfsgötu og Skjólvang	Stytttri og beinni leið.
P	Hafnarfjörður	Fer Flatahraun í stað Hjallahrauns	Mistök í teikningu á fyrstu hugmyndum.

LEIÐ	SVEITARFÉLAG	BREYTING	ÚTSKÝRING
R	Garðabær	Fer Gamla Álftanesveginn framhjá Prýðahverfi í stað þess að fara Nýja Álftanesveginn	Mikið af ábendingum (16) um að fara ætti gamla veginn þar sem það þjónaði betur íbúum Prýðahverfis.
R	Garðabær	Lenging á leið R að Hnoðraholti og stytt þannig að hún fer ekki í Urriðaholt. Leið K leysir það	Ósk frá Garðabæ um að þjónusta Hnoðraholt.
S	Mosfellsbær	Engin breyting	
T	Mosfellsbær	Ný leið T teiknuð í Mosfellsbæ. Hún tengir saman Lágafellsskóla og Varmárvæðið saman. Mikið af ábendingum snéru að því að tengja áfangastaðina saman.	Ná að þjóna betur Varmárskóla og svæðinu þar í kring. Mikið af ábendingum bárust um málið í samráði 2019. Þjónusta þurfti Tún í Mosfellsbæ en í Fyrstu humgyndum var engin leið þar. Bætt var við leið T í Mosfellsbæ, sem ekur frá Helgafellslandi í gegnum Mosfellsbæ og endar í Túnum. Ákveðið var að láta leið E enda við Háholt til að aka ekki samhliða leið T og til að halda rekstrarkostnaði í lágmarki.
K	Garðabær	Leið K fer úr Urriðaholti, framhjá Vetrarmýri og undir Reykjanesbraut, þaðan áfram Hnoðraholtbraut, inn á Bæjarbraut og endar í Ásgarði, s.s fer ekki á Álftanes eins og gert var ráð fyrir í fyrstu á leið R.	Þar sem leið R fer nú á Álftanes endar leiðin í Ásgarði til að forðast samakstur.

A.4 Nýtt leiðanet (stórt kort)