

# 2014

## Farþegatalningar haustið 2014



### Strætó bs.

Skýrsla um farþegatalningar haustið 2014 og þróun á farþegafjölda

Höfundur:

Einar Kristjánsson  
Sviðsstjóri skipulags- og þróunarsviðs

**Strætó bs.**  
Pönglabakka 4, Pósthólf 9140  
129 Reykjavík  
Sími 540 2700  
**strætó.is**

**Sjáðu þetta**



Öryggis-  
vottun



Umhverfis-  
vottun

Inngangur .....	3
Niðurstaða talninga.....	4
Greining farþegafjölgunar.....	5
Munur á farþegafjölda skipt eftir tíma dags.....	5
Breyting á einstökum leiðum.....	5
Áhrifaþættir á breytingu farþegafjölda síðastliðið ár .....	10
Viðhorfsbreyting almennings.....	10
Samgöngukortum fjölgar .....	10
Aukin umferð einkabíls.....	10
Hægari yfirferð strætisvagna.....	10
Stórar og athyglisverðar biðstöðvar.....	12
Niðurstöður og hugleiðingar .....	13

### Yfirlit yfir myndir:

Mynd 1: Farþegafjöldi á milli ára .....	4
Mynd 2: Mismunur á farþegafjölda skipt eftir tíma dags .....	5
Mynd 3: Breytingar í farþegafjölda á milli áráanna 2013 og 2014 .....	6
Mynd 4: Hlutfallsleg breyting í farþegafjölda á milli áráanna 2013 og 2014 .....	6
Mynd 5: Leið 1 - Mismunur á farþegafjölda skipt eftir tíma dags.....	7
Mynd 6: Leið 4 - Mismunur á farþegafjölda skipt eftir tíma dags.....	7
Mynd 7: Leið 6 - Mismunur á farþegafjölda skipt eftir tíma dags.....	8
Mynd 8: Leið 19 - Mismunur á farþegafjölda skipt eftir tíma dags.....	8
Mynd 9: Hafnarfjörður - Mismunur á farþegafjölda skipt eftir tíma dags.....	9

### Yfirlit yfir töflur:

Tafla 1: Samanburður talninga og greiðslugreiningar.....	4
Tafla 2: Athyglisverðar biðstöðvar með inn- og útstígun fyrir hvern dag .....	12

## Inngangur

Líkt og undanfarin ár var talning á farþegafjölda framkvæmd í október. Þetta er áttunda árið í röð sem slík talning er framkvæmd á þessum tíma árs. Um er að ræða mjög ítarlega farþegatalningu, þar sem talið er í og úr hverjum vagni fyrir allar brottfarir og fyrir hverja biðstöð í leiðakerfinu.

Ákveðið var að telja aftur með sama hætti um helgar sem gefur nákvæmari talningu, auk þess sem það fæst mynd á hvenær dags farþegarnir eru á ferðinni um helgar.

Gögnin sem hafa safnast saman gefa alltaf betri og betri mynd af því hvernig notkuninni í leiðakerfinu skiptist á milli leiða, sveitafélaga og tíma dags. Einnig hafa margar ákvarðanir um breytingar á leiðum endurspeglast í talningunum og á það einnig við í ár. Að sama skapi má segja að niðurstöður talningarnar hafa gert að verkum að hætt hefur verið við breytingar á grunni þess að talningar sýna að þær eru óráðlegar.

**Nauðsynlegt** er þó að leggja áherslu á að þó svo að fækkun eða fjölgun sé í þessum einstaka mánuði þá segir það ekki endilega til um hvort þetta sé þróunin á öllu árinu. Þó má segja að í gegnum árin hefur sýnt sig að talningin og greiðslugreiningin gefa mjög sambærilegar niðurstöður og má því í fyrsta lagi segja að talningin staðfesti greiðslugreininguna og í öðru lagi má ætla að októbertalningin gefi mjög góða mynd af hlutfallslegri notkun í leiðakerfinu á ársgrundvelli.

Talningin gefur í fyrsta lagi mynd af því hvort greiðslugreiningin, sem er framkvæmd alla mánuði ársins, komi með sambærilegar tölur fyrir farþegafjölda í október mánuði. Í öðru lagi þá gefur hún mjög greinargóða mynd af því hvernig notkunin er innan alls leiðakerfisins s.s. hvar farþegarnir eru á ferðinni, hvernig nýtingin er á hverri leið fyrir sig, skipt niður á tíma dags og hvernig skiptistöðvarnar eru nýttar. Auk þessa er hægt að greina hverja leið fyrir sig s.s. hvar og hvenær flestir farþegar eru á ferðinni.

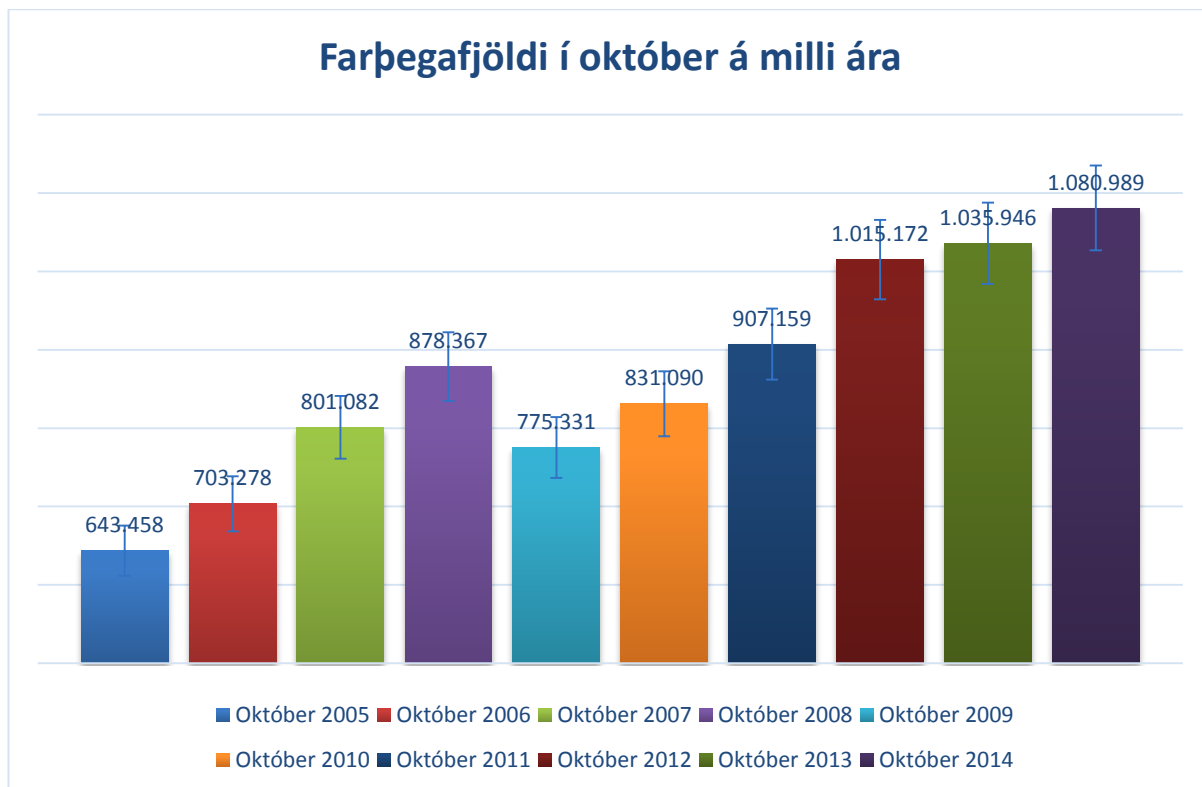
Farþegum í október fjölgaði nokkuð mikið á milli ára að þessu sinni, eða um 45.000 innstig, eða 4,35%. Í kafla 5 veltir höfundur fyrir sér mögulegum ástæðum fyrir þessari fjölgun. Greiðslugreiningin staðfestir þessar tölur og er með rúmlega 5% fjölgun allt árið fram í október.

Reykjavík í desember 2014,

Einar Kristjánsson  
Sviðsstjóri skipulags- og þróunarsviðs

## Niðurstaða talninga

Niðurstaðan í talningunum sýnir að á milli 2013 og 2014 hefur farþegum í október fjölgað um 45.043 eða frá 1.035.946 í 1.080.989 sem er 4,35% fjölgun á milli ára. Þetta er um tvöfalt meiri aukning en í fyrra en minni fjölgun en verið hefur á árunum 2010 – 2012 en þá fjölgaði farþegum um 7,19% til 11,91% á milli ára eða samtals um 240.000 farþega í október.



Mynd 1: Farþegafjöldi á milli ára

Greiðslugreiningin styður þessa farþegatölu í október og hefur farþegum fjölgað um u.þ.b. 500.000 fram í nóvember miðað við sama tíma og síðasta ár. Þetta er um 5,1% fjölgun á milli ára.

Tafla 1: Samanburður talninga og greiðslugreiningar

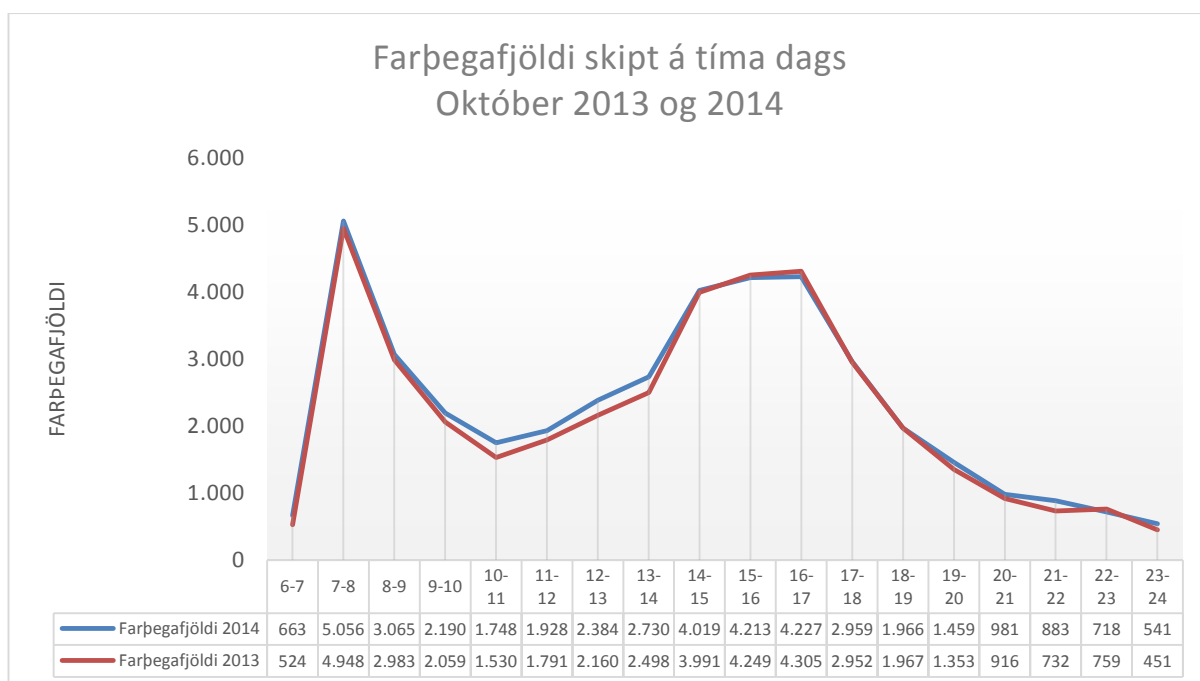
	okt.07	okt.08	okt.09	okt.10	okt.11	okt.12	okt.13	okt.14
<b>Talning</b>	801.082	878.367	775.331	831.090	907.159	1.015.172	1.034.091	1.080.989
<b>Greiðslugreining</b>	805.071	878.126	753.355	789.651	868.747	921.465	961.620	1.042.554
<b>Munur</b>	-3.989	241	21.976	41.439	38.412	93.707	72.471	38.435
<b>Munur í %</b>	-0,50%	0,03%	2,83%	4,99%	4,23%	9,23%	7,01%	3,56%
<b>Vikmörk í farþegatalningu</b>								
<b>Efri</b>	841.136	922.286	814.097	872.645	952.517	1.065.930	1.085.795	1.135.038
<b>Neðri</b>	761.028	834.449	736.564	789.536	861.801	964.413	982.386	1.026.939
<b>Vikmörk í greiðslugreiningu</b>								
<b>Efri</b>	899.436	966.202	821.779	872.254	911.351	911.351	1.012.910	1.086.167
<b>Neðri</b>	728.627	804.766	695.450	721.340	829.948	829.948	915.274	1.002.309

## Greining farþegafjölgunar

Nokkrar af leiðunum eru ennþá í vandræðum þegar kemur að flutningsgetu. Leiðir 1 og 6 hafa **aftur** ítrekað skilið farþega eftir, sérstaklega seinnipart dags. Reynt var að bregðast við þessu með því að hafa tiltæka aukavagna til að flytja farþega hluta af leiðinni en sökum þess hversu misjafnt þetta skiptist á milli daga og vikna hefur þetta ekki gefið 100% árangur. Þess vegna hefur verið tekin sú ákvörðun að frá og með 4. janúar 2015 verða fastir aukavagnar á öllum ferðum leiða 1 og 6 milli kl. 14 og 17.30. Einnig frá áramótum bætast við 6 vagnar í rekstur Strætó bs. vegna aukningar á tíðni þriggja leiða. Einnig hafa þó nokkrar leiðréttingar á tímum verið gerðar á ýmsum leiðum til að koma í veg fyrir seinkanir, en þessar leiðréttingar hafa þó ekki haft í för með sér fjölgun á vögnum enn sem komið er.

## Munur á farþegafjölda skipt eftir tíma dags

Þegar athugað er hvernig skipting farþega er eftir tíma dags sést að aukningin er ekki jafnmikil á álagstíma og hefur verið en er nokkuð mikil yfir miðjan daginn.

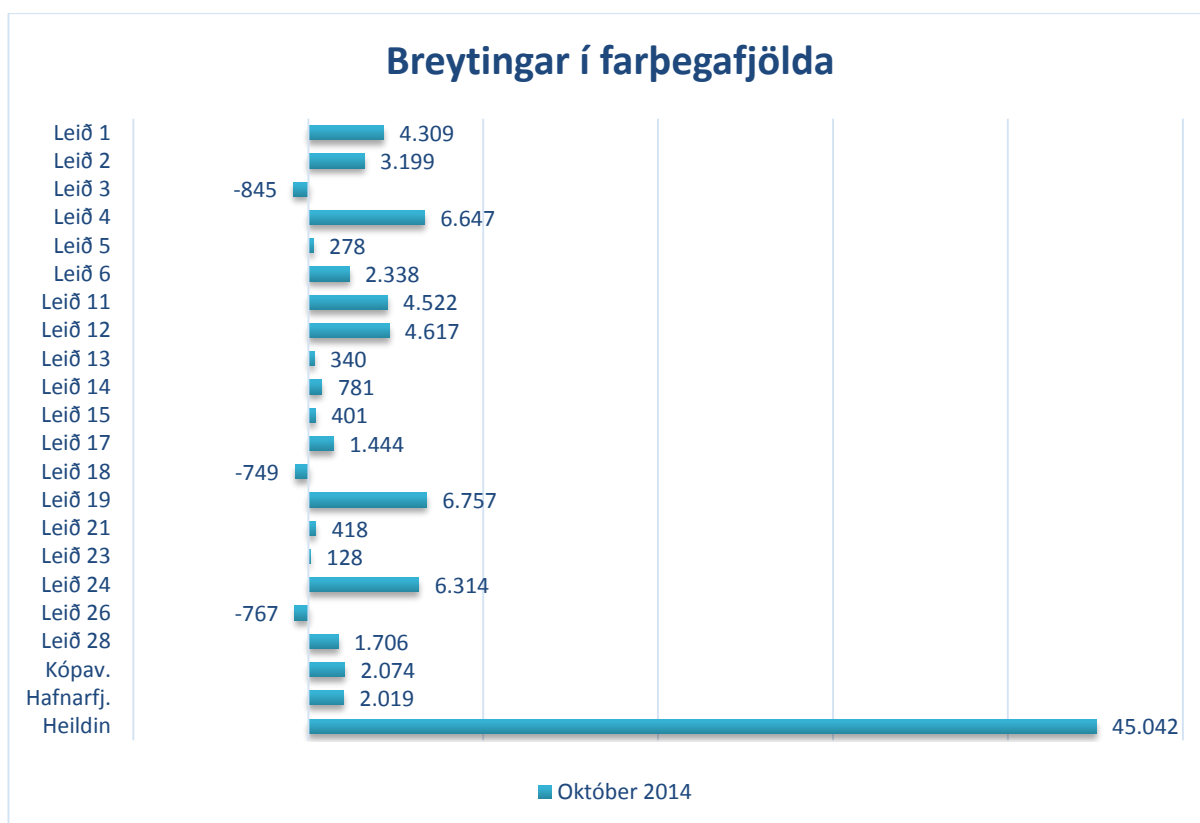


Mynd 2: Mismunur á farþegafjölda skipt eftir tíma dags

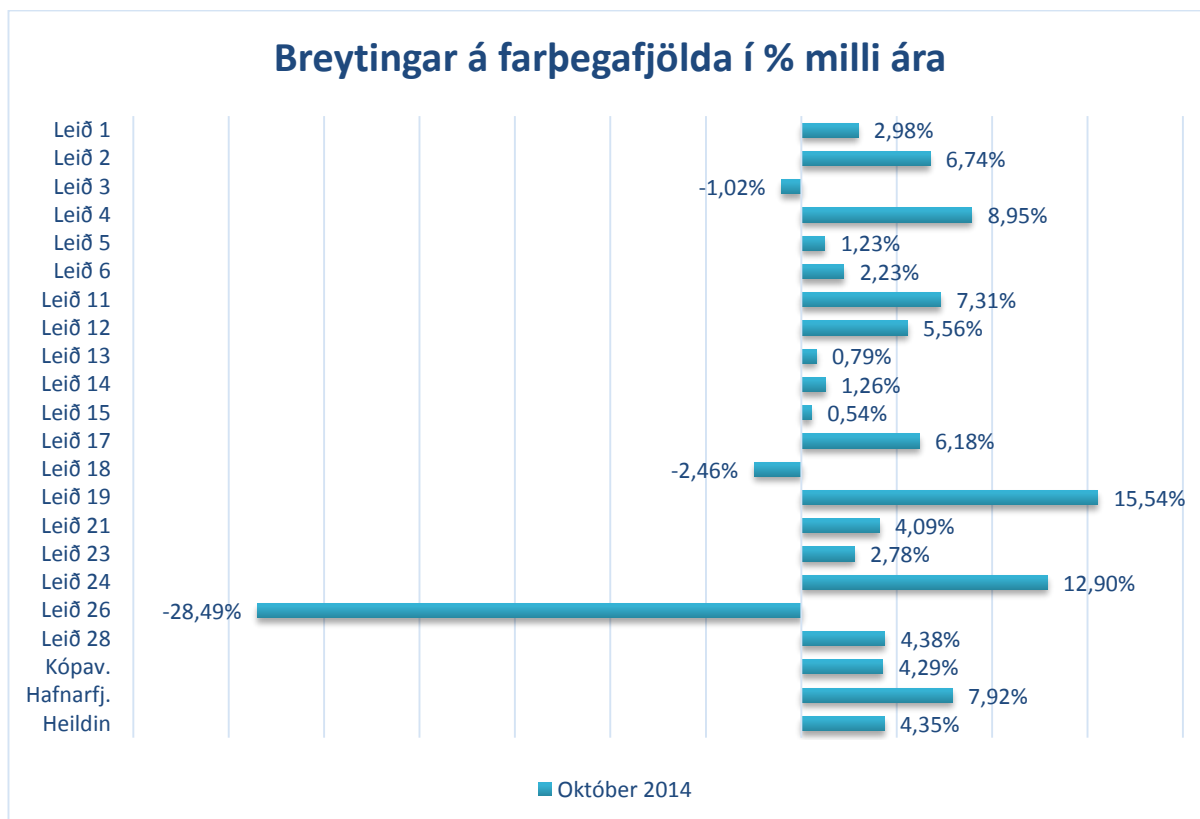
Það að farþegum fjölgar ekki jafnmikið á annatíma er gott en það var farið að valda verulegum vandræðum einkum vegna þess hversu mikinn vagnafjölda þarf að senda aukalega í akstur á morgnana og nú einnig seinnipart dags. Þessir vagnar standa síðan að mestu leyti restina af deginum án aksturs enda ekki þörf fyrir þá á þeim tíma. Eins og áður segir hafa verið keyptir liðvagnar til að setja í akstur á leið 1 til að reyna að minnka þörfina á aukavögnum á leiðinni en auk þessa hefur liðvögnum einnig verið bætt við sem aukavögnum á leið 6. Fyrir liggur að áfram þarf að vinna í því að stækka vagna.

## Breyting á einstökum leiðum

Bæði leiðir 6 en þó sérstaklega leið 19 koma sterkt tilbaka miðað við í fyrra þar sem var farþegafækkun á milli ára. Leiðir 4, 19 og 24 eru þeir leiðir sem hafa stærstu farþegaaukningu á milli ára en allar þessar leiðir hafa yfir 6.000 farþega aukningu á milli ára. Leiðir 1, 11 og 12 koma svo næstar með rúmlega 4.000 farþega aukningu á milli ára. Leiðir 3, 18 og 26 hafa svo fækkun á milli ára, en sérstaklega þegar kemur að leiðum 3 og 18 er frávikið svo lítið í prósentum að segja má að farþegafjöldin hafi staðið í stað.

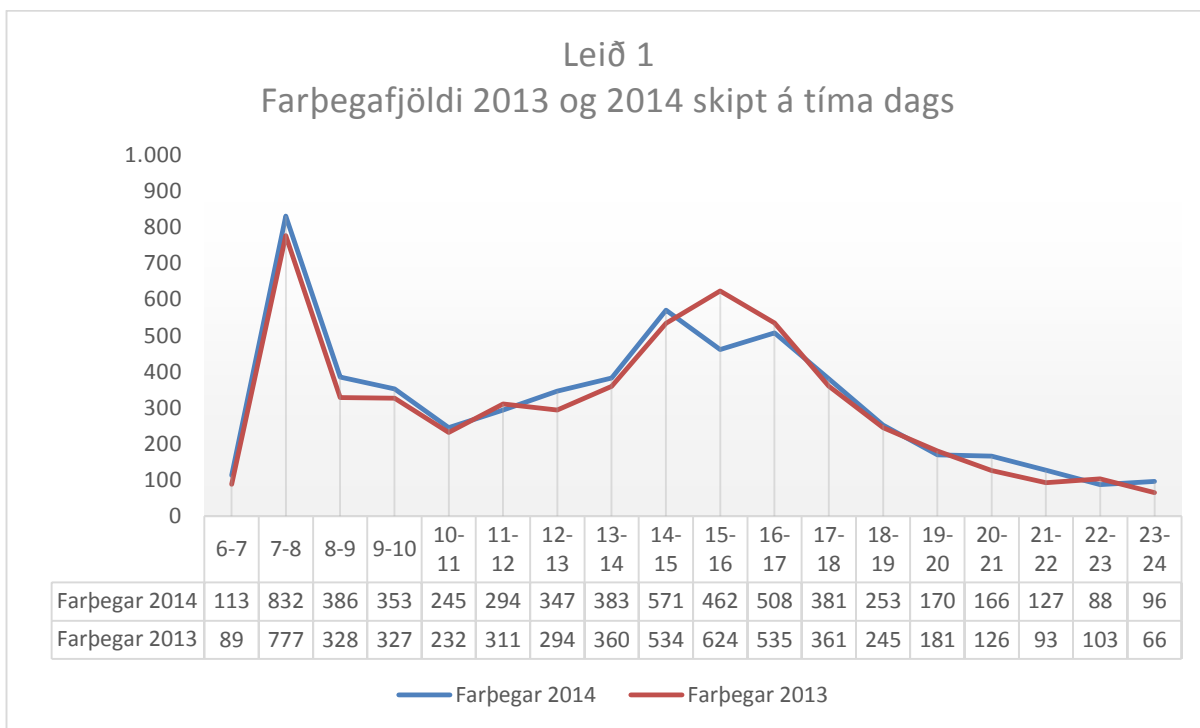


Mynd 3: Breytingar í farþegafjölda á milli árunna 2013 og 2014



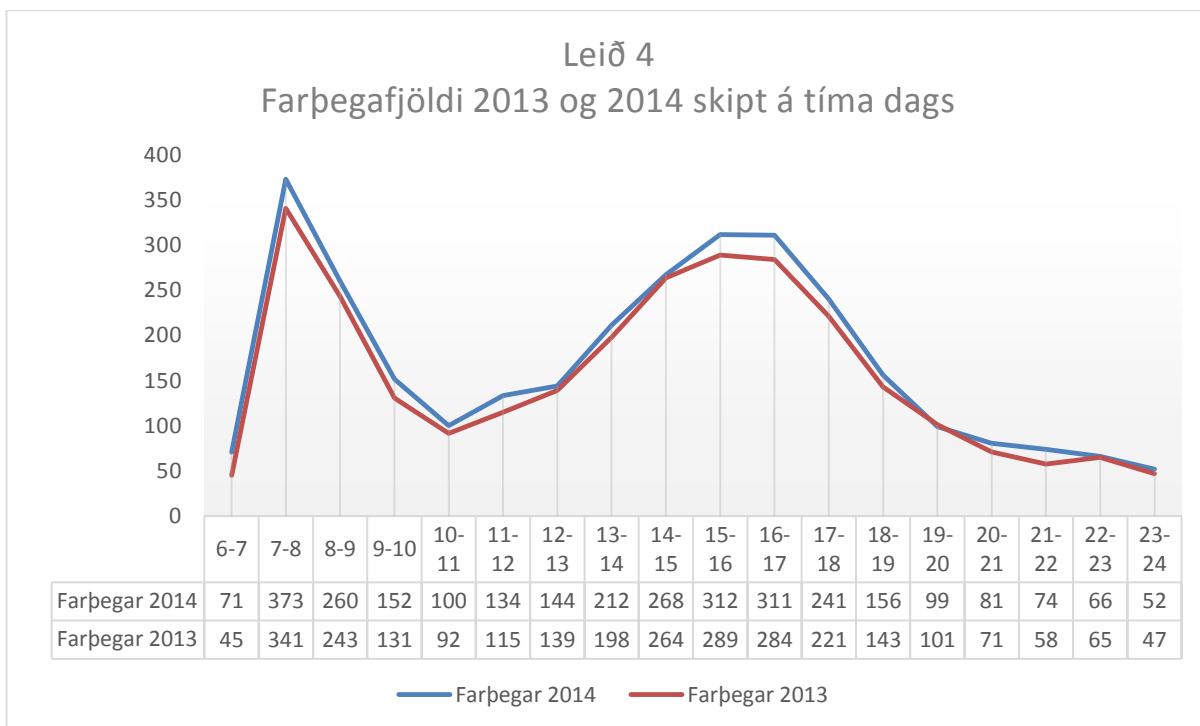
Mynd 4: Hlutfallsleg breyting í farþegafjölda á milli árunna 2013 og 2014

Leið 1 er ennþá að aukast á milli ára og ef litið er á notkunina á leiðinni sést aukningin er einkum á annatíma á morgni og á miðjum degi.



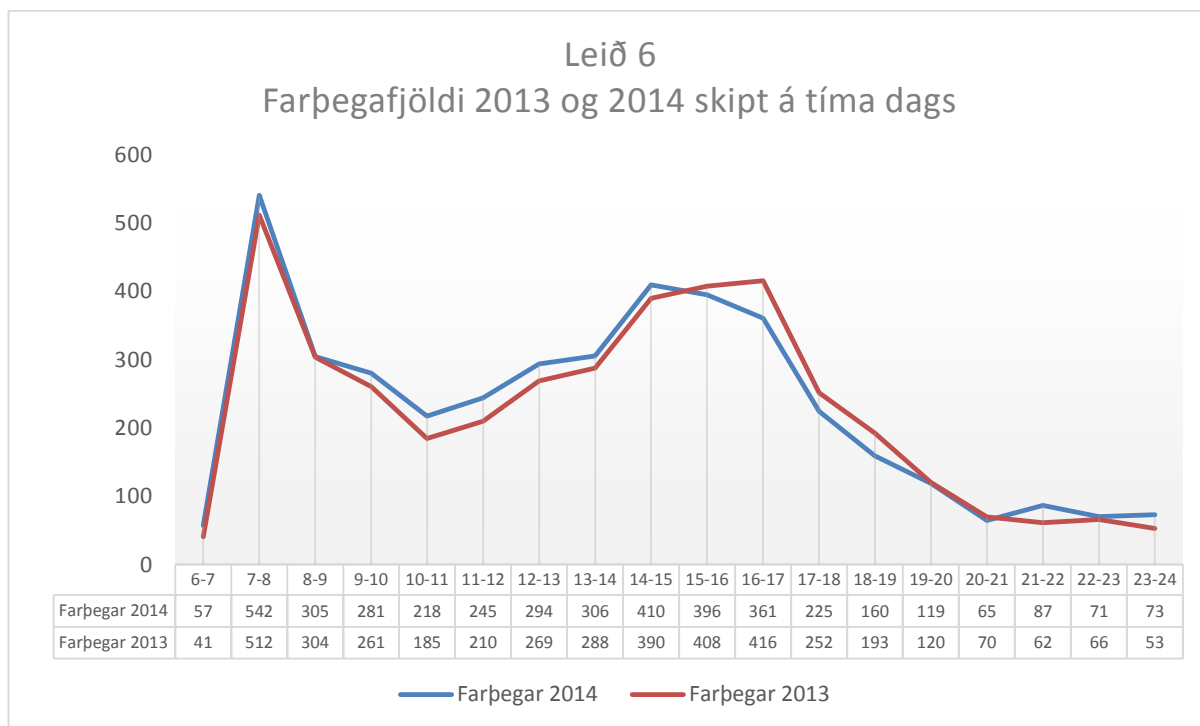
Mynd 5: Leið 1 - Mismunur á farþegafjölda skipt eftir tíma dags

Leið fjögur hefur einnig haft talsverða aukningu á milli ára, en flutningsgetan er þó ekki í hættu eins og er, engu að síður eru aukavagnar á þessari leið á annatíma á morgni.



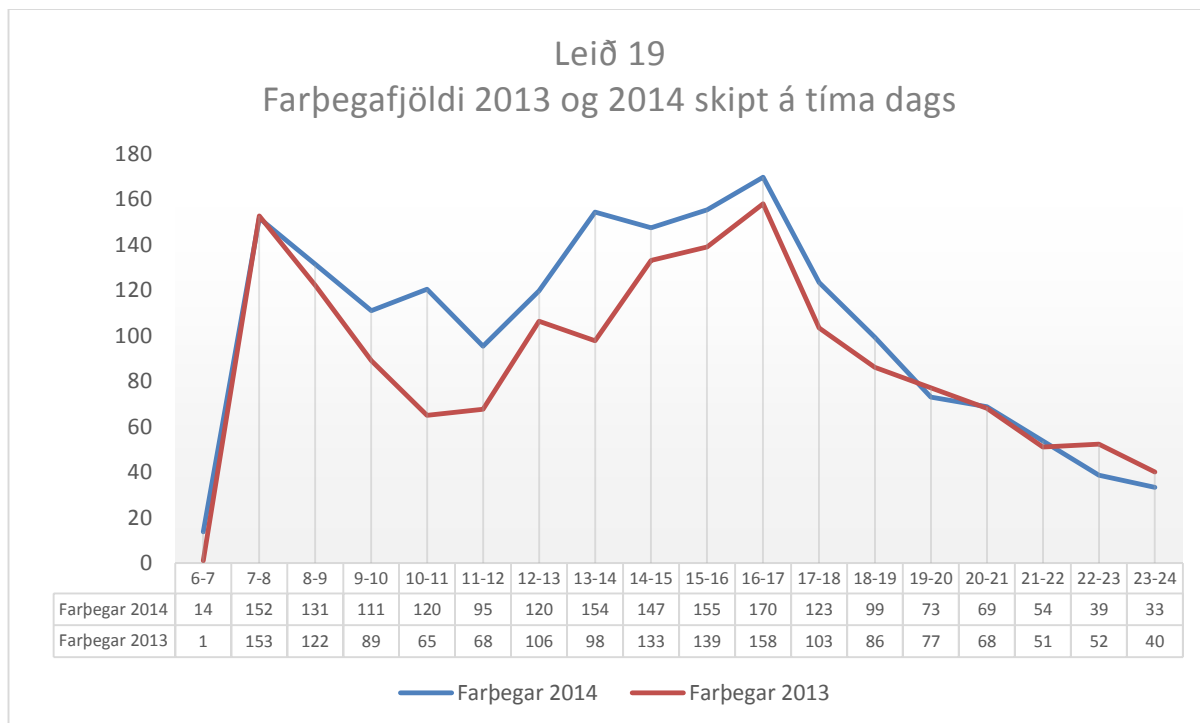
Mynd 6: Leið 4 - Mismunur á farþegafjölda skipt eftir tíma dags

Leið 6 hefur haft talsverða fjölgun á milli ára. Þetta er ánægjulegt í ljósi þess að leiðin hafði talvert mikla fækkun á síðasta ári og að þessi leið hefur verið og er ein af stærstu leiðunum.



Mynd 7: Leið 6 - Mismunur á farþegafjölda skipt eftir tíma dags

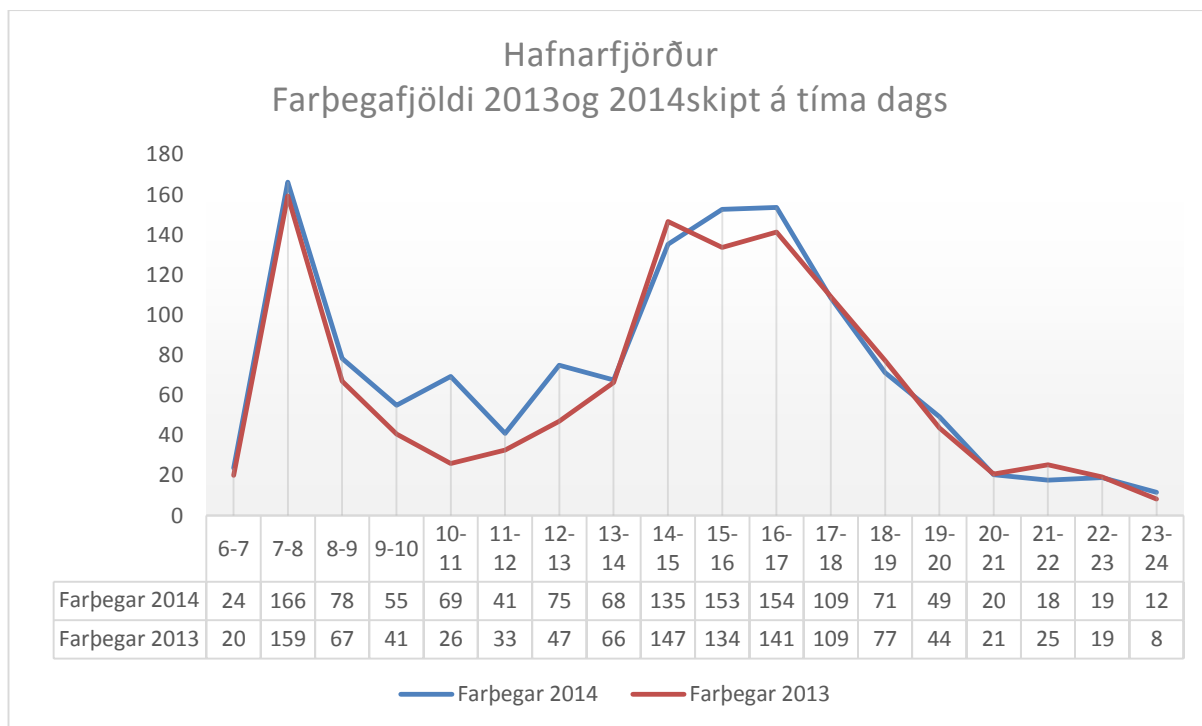
Leið 19 hafði mikla aukningu á milli ára og verður frá áramótum breytt í leið 5 með aukinni tíðni.



Mynd 8: Leið 19 - Mismunur á farþegafjölda skipt eftir tíma dags



Innanbæjarleiðirnar í Hafnarfirði sýna áframhaldandi aukningu á milli ára. Vinna er að hefjast á nýju ári með Hafnarfjarðarbæ þar sem litið verður á áframhaldandi styrkingu leiðakerfisins og samþættingu.



Mynd 9: Hafnarfjörður - Mismunur á farþegafjölda skipt eftir tíma dags

## Áhrifaþættir á breytingu farþegafjölda síðastliðið ár

Ekki voru gerðar miklar breytingar á leiðakerfinu milli ára en mögulega hafa eftirfarandi breytingar haft áhrif á farþegafjölda nokkurra einstakra leiða í leiðakerfi Strætó bs.

- Ⓢ Leið 6 hætti akstri í Grafarholtið áramótin 2013/2014 og fór að keyra í staðinn allan daginn frá Staðarhverfinu að Háholti og til baka. Haustið 2014 fór leið 6 síðan að aka aukalega að Egilshöll þar sem eftirspurn eftir þjónustu við Egilshöll var mikil.
  - Farþegafjöldi leiðar 6 jókst um 2.338 farþega milli ára, eða 2,23%
- Ⓢ Leið 18 hætti að aka í Háholt áramótin 2013/2014 og fór í staðinn að aka eftir Borgavegi að Spöng. Haustið 2014 fór leið 18 að aka Víkurveg og Mosaveg að Spöng og stoppa við Egilshöll og Borgarholtsskóla.
  - Farþegafjöldi leiðar 18 minnkaði um 749 farþega milli ára, eða 2,46%, en jókst um 0,17% á virkum dögum.
- Ⓢ Leiðir 18 og 26 fóru að aka lengra inn í hverfið í Úlfarsárdal áramótin 2013/2014 og það varð farþegafækkun á báðum þessum leiðum og því má velta fyrir sér hvort stærra aukakrökur hafi haft neikvæð áhrif á farþegafjölda leiðanna.

### Viðhorfsbreyting almennings

Það hefur orðið ákveðin hugarfarsbreyting gagnvart almenningsamgöngum síðastliðin ár og sífellt fleiri leggja áherslu á umhverfisvænan lífsstíl og því njóta vistvænar samgöngur æ meiri vinsælda.

### Samgöngukortum fjölgar

Fyrirtæki geta gert samgöngusamning við Strætó bs. og starfsmennirnir fá þá samgöngukort til notkunar í leiðakerfi Strætó bs. á góðum kjörum og er þetta því mikil hvatning fyrir þá til að nýta sér almenningsamgöngur eða aðra umhverfisvæna ferðamáta. Fjöldi þeirra sem keyptu samgöngukort jókst um tæplega 20% milli ára frá 2013 til 2014 og meira en 100 fyrirtæki eru nú komin með samgöngusamning.

### Aukin umferð einkabíls

Á sama tíma og farþegatölur hækka eru fréttir frá Vegagerðinni sem sýna að umferð einkabíla er að aukast töluvert á höfuðborgarsvæðinu. Í frétt frá Vegagerðinni þann 2. desember 2014 kemur eftirfarandi fram:

Umferðin um þrjú mælisnið Vegagerðarinnar á höfuðborgarsvæðinu jókst um þrjú prósent í nóvember. Nú reiknar Vegagerðin með að umferðin á svæðinu í ár aukist um 3,3 prósent og verði mesta umferð sem mælst hefur á einu ári hingað til (<http://www.vegagerdin.is/upplýsingar-og-utgafa/frettir/nr/8275>).

Það virðist því vera ljóst að samkeppnin við einkabílinn er að harðna og með auknum ferðatíma í almenningsamgöngum verður ferðalag með einkabílnum áhugaverðara.

### Hægari yfirferð strætisvagna

Þegar farþegafjöldinn hefur aukist jafnmikið og raun ber vitni síðastliðin ár, verða stoppin lengri og fleiri fyrir þá vagna sem hafa hvað flesta farþega. Vagnarnir komast því hægari yfir og þegar þeir aka einnig í almennri umferð er vonlaust fyrir þá að aka eftir „grænni bylgju“ á umferðarljósum.

Þetta þýðir að vagnarnir stoppa sífelld á biðstöðvum og á rauðu ljósi og ferðatíminn lengist því töluvert miðað við einkabílinn. Fleiri forgangsakreinar og forgangur á umferðarljósum myndi flýta umtalsvert fyrir ferðalagi vagnanna og gera almenningssamgöngur áhugaverðari valkost.

## Stórar og athyglisverðar biðstöðvar

2010 var ákveðið að athuga sérstaklega notkun vagna við helstu framhalds- og háskóla á höfuðborgar-svæðinu. Þessu var haldið áfram 2011, 2012 og 2013 þar sem nokkrum lykilstöðvum var bætt við og er þessu haldið áfram núna.

Eins og sést í töflu 2 hér að neðan er misjafnt hversu mikið biðstöðvarnar við framhaldsskólanna eru nýttar. Erfitt getur verið að meta nokkra einstaka skóla eins og t.d. Menntaskólann í Reykjavík sem er einnig aðalbiðstöðin fyrir miðborgina í Reykjavík. MH og Verzló eru einnig í sömu stöðu en vagnarnir stöðva við allt Kringlusvæðið og stór hluti þeirra sem koma með vögnum frá Kópavogi ganga t.d. til MH frá biðstöðinni við Kringlumýrabraut.

Tafla 2: Athyglisverðar biðstöðvar með inn- og útstigum fyrir hvern dag

	2013		2014	
	Inn	Út	Inn	Út
Hlemmur	3.111	3.111	3.505	3.137
Mjódd	3.440	3.440	3.715	3.578
Ártún	1.991	1.991	1.910	1.871
Spöngin	243	243	260	198
Hamraborg	2.260	2.260	2.495	2.423
Fjörður	1.015	1.015	1.017	972
Lækjartorg	2.019	2.019	2.058	1.991
Landspítalinn	498	498	533	635
Háskóli Íslands	987	987	1.043	1.133
Háskóli Reykjavíkur	114	114	132	163
Borgarholtsskóli	121	121	159	147
Menntaskólinn við Sund	90	90	76	77
Menntaskólinn við Hamrahlíð	160	160	167	122
Fjölbrotaskólinn í Garðabæ	192	192	217	170
Menntaskólinn í Kópavogi	261	261	236	249
Flensborg	157	157	155	155
Kringlan	1.739	1.739	1.939	1.783
Smáralind	348	348	432	458

Athygli vekur þó eins og fyrri ár hversu fáir farþegar eru að nýta vagninn við HR en farþegum fækkaði stöðugt á milli ára þangað til núna þar sem þeim hefur fjölgað aðeins á milli ára. Kringlusvæðið hafði 1.452 innstig og 1.348 útstig árið 2009 og þess vegna er ljóst að flutningur HR hefur haft lítil áhrif á nýtingu strætisvagna á svæðinu og hún heldur áfram að aukast á milli ára. Það að leiðir 3 og 4 aki sitt hvorn hringinn í Breiðholtinu virðist hafa fjölgað skiptingum að einhverju leiti í Mjódd en farþegarnir virðast tilbúnir að skipta um vagn ef skipting er tryggð og ferðatíminn styttest. Einnig getur hér spilað inn að aukin notkun er á leið 21, 24 og utanbæjarleiðum í Mjódd.

## Niðurstöður og hugleiðingar

Farþegaaukningin er meiri milli ára nú en í fyrra, eða 4,35% í ár miðað við rúmlega 2% í fyrra, sem er mjög jákvæð þróun þó að þetta sé ekki eins mikil aukning og árin 2011 og 2012. Enda má segja að þau stóru stökk sem voru þá hafi verið allt að því óeðlileg og hreinlega krefjandi þegar sveiflur eru svo miklar á milli ára. Mun æskilegra er að hafa hægan en stöðugan vöxt.

Farþegafjöldi Strætó hefur aukist um rúm 19% síðan árið 2011. Strætó bs. finnur mikið fyrir aukningunni, m.a. á meiri þörf fyrir aukavagna og auknum farþegatekjum þrátt fyrir sömu verðskrá. Þó sýnir nýjasta ferðavenjukönnun Capacent Gallup frá október/nóvember 2014 (Capacent Gallup, 2014) að hlutdeild almenningsgangna í ferðum á höfuðborgarsvæðinu hefur einungis aukist um 0,1% frá 2011 þegar slík könnun var gerð síðast og er nú 4,1%. Þetta stangast á við niðurstöðurnar úr farþegatalningunni miðað við það að fjöldi ferða jókst ekki milli 2011 og 2014 samkvæmt ferðavenjukönnuninni, heldur minnkaði úr 4,3 í 4,2 á dag (Capacent Gallup, 2014).

Farþegafjölgunin dreifist nokkuð jafnt á leiðirnar þó hún sé mest á leiðum 4, 19 og 24 og ánægjulegt er að sjá að það er fjölgun á nánast öllum leiðum. Hlutfallslega varð mest aukning á leið 19, eða 15,54%, og vonandi mun notkunin aukast enn frekar á næsta ári þar sem leiðin fer á 15 mínútna tíðni á annatíma. Áframhaldandi aukning farþega á leið 28 er ánægjuleg en þessi leið og leiðir 43 og 44 sýna að þar sem sveitarfélögin og Strætó bs. vinna sameiginlega að lausn frístundamála hefur tekist að snúa þróuninni algjörlega við með breyttu leiðakerfi innanþéttar.

Þrátt fyrir aukna farþegafjölgun er gríðarlega mikilvægt að ríki og sveitarfélög séu viðbúin að svara kröfum notenda til móts við aukna notkun en mæti ekki aukningu með niðurskurði í framlögum líkt og fyrir árið 2014.

Eins og spáð var undanfarin ár hefur verið erfitt að anna allri eftirspurn með þeim tækjakosti sem er til staðar. Bæði á leiðum 1 og leið 6 hefur iðulega þurft að skilja eftir farþega seinnipart dags vegna mikils álags, þrátt fyrir fjárfestingu í tveimur liðvögnum til að mæta auka auknum farþegafjölda, en það er því ljóst að þörfin er meiri en svo. Að vera skilin eftir er eðlilega ekki eitthvað sem farþegar láta bjóða sér oft. Ekki er ólíklegt að þrengsli í vögnum sé ein helsta hindrunin fyrir áframhaldandi aukningu farþega. Framundan eru stórar ákvarðanir sem lúta að því hvort endurskoða eigi tíðni eða stækka vagna hraðar en hingað til hefur verið gert.

SSH blés í fyrra til verks með sameiginlegri sóknaráætlun á Höfuðborgarsvæðinu og fór þá fram vinna við að kortleggja framtíðar íbúabættingu auk þess sem helstu samgönguhættir voru skoðaðir. Greining á svokallaðri borgarlínu með hágæðakerfi í BRT (Bus Rapid Transit) eða léttlestum hefur svo farið fram að undanfögnu. Miklar væntingar eru bundnar við þessa vinnu og er að vona að þær munu verða til með að leysa flutningsþörf almenningsgangna í framtíðinni.

Þörfin fyrir óslitna forgangsakreiu beggja vegna Miklubrautar og Kringlumýrarbrautar/Hafnarfjarðarvegur er ennþá til staðar og þá helst með hágæða kerfi fyrir strætisvagna og/eða BRT eða undanfara þeirra. Þetta er nauðsynlegt í ljósi þess að ferðatíminn er sífellt að lengjast með strætisvögnum en stytting á ferðatíma hefur hvetjandi áhrif á fólk til að velja almenningsgöngur.

Áfram er unnið að flutningi miðlægrar stöðvar í Reykjavík frá Hlemmi til BSÍ sem er einnig mikilvægur hlekkur í bættri þjónustu við farþega.

Í fjárhagsáætlun næsta árs er reiknað með að leiðir 18, 19 og 35 fái korterstiðni á annatíma auk þess sem akstur mun hefjast tveimur tímum fyrr á sunnudagsmorgnum og verður því mikil þjónustaukning

frá því sem er í dag. Leiðir 24 og 35 munu keyra lengur á kvöldin, akstursleiðir leiða 2, 4, 5, 6, 12, 18 og 19 breytist að hluta og tímar sumra leiða verða lagfærðir. Breytingarnar eru m.a. unnar út frá ábendingum farþega Strætó og munu þær vonandi hafa jákvæð áhrif á þróun farþegafjölda.

## Heimildir

Capacent Gallup. 2014. *Ferðir íbúa höfuðborgarsvæðisins, Heildarskýrsla, Október – nóvember 2014.*