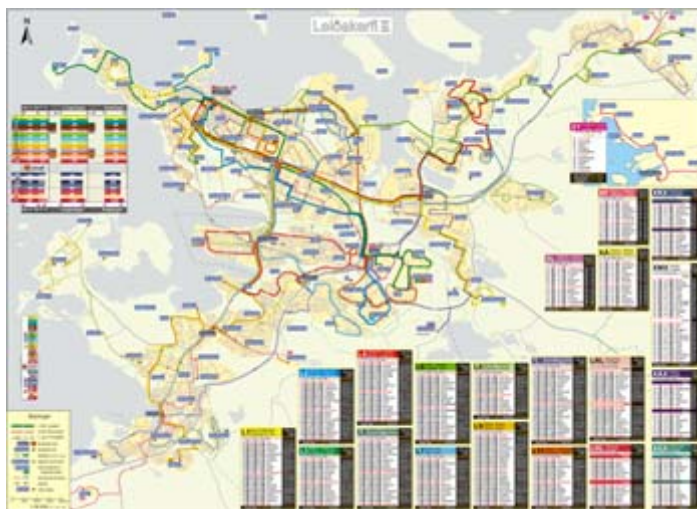


Drög að leiðakerfi — greinargerð

Fyrir fáeinum árum dvaldi höfundur veturlangt í París og hafði þá nokkur kynni af almennings-samgöngum borgarinnar. Þar, sem eðlilega í flestum stórborgum, mynda metrólestir stofnæðar samgangnanna en strætisvagnar þjóna fremur á skemmri leiðum og sein-farnari. Hér er gengið út frá sömu meginhugmynd – að lestum þó slepptum – að annars vegar sé kostur á sem tíðustum ferðum á stofnleiðum, og að öllu jöfnu sem greiðustum, en á hinn bóginn séu innri leiðir, eða skammleiðir, sem fylli upp í eyður stofnleiðanna, þá fremur einskorðaðar við einstök svæði og hverfi og síður eins tíðar. Það sem skiptir þó sköpum, eigi að draga lærdóm af leiðakerfi sem í París, er upplýsingamiðlunin. Að leiðbeiningar allar séu sem ljósastar og táknmálið skýrt, er lykill sem greiðir notendum bestu leiðina um kerfið.

Í höfuðatriðum er annars lagt til að leiða-netið yrði þétt verulega, þó þannig að samanlögð lengd allra leiða héldist svipuð. Gert er ráð fyrir mun minni vögnum en nú, allt niður í minnstu fánlegar gerðir lággólfsvagna, samfara því að ferðir yrðu verulega tíðari. Þá að skipti-stöðvum/tengistöðvum yrði fjölgað til muna, samfara byggingu sérstakra kjarnhýsa á sem flestum stöðvum, sem hýstu margvíslega þjónustu jafnframt því að vera margra íbúða fjölbýlishús, aðallega með litlum leiguíbúðum. En leigjendur eru á meðal hinna líklegri til að hafa not af góðum almennings-samgöngum.



Alls 21 leið: 13 L-leiðir, þar af tvær hringleiðir, og 8 X-leiðir, þar af fjórar hringleiðir

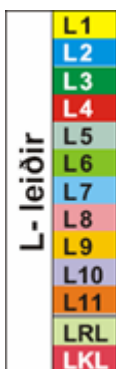
Þær hugmyndir sem hér eru settar fram ber ekki að líta á sem fullmótaðar.

Kerfið skiptist í tvo meginhluta: Stofnleiðir, nefndar langleiðir eða L-leiðir, táknðar með breiðum leiðarlínum á korti, og Skammleiðir, almennt nefndar X-leiðir, táknðar með grönnum línunum. Hringleiðir, undirflokkur leiða, skarast að öllu leyti við meginhlutana – hver hringleið er ávallt L-leið eða X-leið.

Sérleiðir vagna væru allnokkrar, jafnframt nýttar af lögreglu, slökkvi- og sjúkraliði, og af starfsmönnum sveitarfélaganna.

L-leiðir

Langleiðir mynda stofn kerfisins. Þetta eru að öllu jöfnu langar leiðir sem sumar ná allt að því milli endimarka höfuðborgarsvæðisins, nema að jafnframt séu hringleiðir, en þá umlykja þær all stóran



borgarhluta eða mörg hverfi. Ferðir allra langleiða eru tíðar og liggja oft að talsverðu leyti um hraðfara stofnbrautir og tengibrautir. Gert er ráð fyrir að ferðast megi milli nær allra hluta höfuðborgarsvæðisins með L-leiðunum án þess að ýkja langt sé í biðstöðvar eða nauðsynlegt að fara fyrsta eða síðasta spölinn með X-leið.

X-leiðir

Skammleiðir, X-leiðirnar, mynda innri greinar kerfisins og eru alla jafna fremur skammar eða hugsaðar til skemmri ferða, svo sem

nafnið ber með sér. Þeim er ætlað að þetta net langleiðanna af ýms-um ástæðum – að auka umferðartíðni, stytta fólki spölinn að biðstöðvum L-leiða, auðvelda ferðir innan hverfa og að fara um götur og hverfishluta sem tafsamur



væru L-leiðunum. Eðli málsins samkvæmt eru X-leiðir því oft lengur í förum en þjóna þó iðulega á skemmri leiðum sem valkostur til viðbótar við L-leiðir og stytta þannig biðtíma eftir vögnum.

L-leiðir	L1
	L2
	L3
	L4
	L5
	L6
	L7
	L8
	L9
	L10
	L11
LRL	
LKL	
X-leiðir	XRX
	XXM
	XAX
	XGX
	XL
	XF
	XÁ
XY	

Ferðir X-leiða væru ekki eins tíðar og L-leiðanna og þær gengju skemur fram á kvöld. Sumar X-leiðanna gengju e.t.v. einungis á vinnutíma.

(X-ið er auðgreinanlegt líkt og L-ið og H-ið og allir greina þessir bókstafir sig vel frá öðrum. Bókstafurinn S kynni að minna um of á tölustafi, t.d. 2 eða 8, og er því ekki valinn sem skammstöfun. X-leiðir gætu vissulega kallast Extraleiðir, sem þær og eru í eðli sínu, en það hljómar óneitanlega dálítið útlensku-skotið.)

H-leiðir

H-leiðir – hringleiðir – eru ávallt og jafnframt annað hvort L-leiðir eða X-leiðir. H-leiðir hafa annars það eitt sameiginlegt að allar liggja þær í hring – eru hringleiðir án sérstakra endastöðva. Á öllum hringleiðum er gert ráð fyrir að ekið sé í báðar áttir, svo sem á öðrum leiðum.

Einkenni leiðanna — leiðarlyklar og heiti

Leiðarlyklar samanstanda af lit og einkennisbókstaf eða bókstöfum eða númerum.

Heiti L-leiða og X-leiða er samsett úr heitum endastöðva vagnanna (eða auðkennandi biðstöðvarheiti í endalykkju) og víxlast röð endastöðvaheitanna eftir því í hvora áttina vagn ekur hverju sinni.

Heiti H-leiða ber með sér um hvaða hverfi eða hluta höfuðborgarsvæðisins hringleiðin liggur, að því viðbættu í hvora átt vagn ekur – hringinn réttisælis eða rangsælis, þ.e. hægrri eða vinstri hringleið.

Heiti hafa jafnframt sama grunnlit og **leiðarlyklar** eftir því sem gerlegt er að birta litinn.

Leiðarlyklar L- leiða hefjast ætíð á bókstafnum L og á eftir kemur eitt númer – nema að hringleið sé, þá kemur einn bókstafur á eftir og aftur L.

Leiðarlyklar X- leiða hefjast ætíð á bókstafnum X og á eftir kemur einn bókstafur – nema að hringleið sé, þá kemur einn bókstafur á eftir og aftur X.

Leiðarlyklar H- leiða eru ávallt þrjú bókstafir þar sem fyrsti og þriðji bókstafur eru ávallt L eða X, eftir því í hvorn flokkinn hringleiðin fellur, en miðbókstafurinn vísar til fyrsta stafs t.d. í heiti á aðal skiptistöð leiðar eða heiti hverfis, bæjarhluta eða sveitarfélags.

Litur grunns einkennir jafnframt hvern leiðarlykil. Sami litur kann þó að vera notaður á tveimur leiðum, svo fremi að þær falli ekki í sama flokk (L, X eða H) og að liggi svo fjarri hvor annarri að engin hætta sé á að ruglað sé saman.

Umræða, nú upp á síðkastið, um lesblindu, hefur leitt í ljós hve mikilvægt er að hlutir séu túlkaðir og táknaðir á sem skýrastan hátt, og gjarnan á fleiri mismunandi vegu. Fyrir utan hve fólk almennt túlkar og man á ólíkan hátt, eru ófáir með takmarkaða getu – svo sem yngri börn, ellihrumt fólk og sjón-dapurtt, andlega fatlað fólk, og æ stækkandi hópur erlendra ferðamanna, auk innflytjenda fákunnandi í málinu.

Fjarkinn á leið frá Lækjartorgi upp í Borgarholt:

L4 Lækjartorg
Spöngin

Fjarkinn á leið úr Borgarholti á Lækjartorg:

L4 Spöngin
Lækjartorg

Nema að ekki sé kostur á lit í leiðarglugga vagns:

á spjaldi innan á fram- og afturrúðum

L3	Seltjörn—Gerðuberg		á 20 mín fresti
	Gerðuberg—Seltjörn		
á 10 mín fresti virka daga kl 7 til 19			kl 19 til 24
02	12	22 32 42 52	Seltjörn 12 32 52
08	18	28 38 48 58	Eiðistorg 18 38 58
16	26	36 46 56 06	Lækjartorg 26 46 06
20	30	40 50 00 10	Hlemmur 30 50 10
25	35	45 55 05 15	Kringlan 35 55 15
29	39	49 59 09 19	Gerði 39 59 19
33	43	53 03 13 23	Mjódd 43 03 23
39	49	59 09 19 29	Gerðuberg 49 09 29
45	55	05 15 25 35	Mjódd 55 15 35
49	59	09 19 29 39	Gerði 59 19 39
53	03	13 23 33 43	Kringlan 03 23 43
58	08	18 28 38 48	Hlemmur 08 28 48
02	12	22 32 42 52	Lækjartorg 12 32 52
10	20	30 40 50 00	Eiðistorg 20 40 00
16	26	36 46 56 06	Seltjörn 26 46 06
laugardaga kl 7 til 24 helgidaga kl 10 til 24			

Val á vögnum, ferðatíðni og álagsviðmið



Ef gróft á litið er gert ráð fyrir að rekstur fjögurra miðlungi stórra strætisvagna eða þaðan af minni jafnist á við rekstur þriggja stórra vagna, og þá að meðtöldum launum vagnstjóra, er ljóst að með útgerð minni bíla mætti auka ferðatíðni án aukins tilkostnaðar. Sé leiðum jafnframt fækkað og þær lengdar að sama skapi og þeim jafnað út svo að þær myndi þéttriðnara net, þá nýtist hver vagn að öllu jöfnu betur og batna þar með enn forsendur fyrir aukinni ferðatíðni. Og þá því fremur sem einstakar leiðir þjóna sem flestum hverfum á mismunandi veg um sem flest miðsvæði, og eftir því sem hægt er að koma við, með endastöðvar sem frálægastar miðbæja- og hverfakjörnum. Mikilvægt er, að því tíðari sem ferðir eru og vagnar minni, þá fækkar viðkomum hvers vagns á biðstöðvum. Eru þeir þar af leiðandi fljótari í förum en stórir vagnar í strjálum ferðum.



Nú er farið að framleiða vandaða lággólfsvagna allt niður í fjögura tonna bíla og jafnvel minni, með góðu aðgengi fyrir

barnavagna og fólk í hjólastólum. Slíkur mjög vel búinn fjögurra tonna strætisvagn – 10 sæta og með rými fyrir um 14 standandi, eða allt að 20 sæta en með því minna standrými – kostar fullbúinn innan við helming af verði venjulegs lággólfsvagns. Verð þriggja samsvarandi sex tonna vagna, og þá með hlutfallslega meiri flutningsgetu, lægi líklega nálægt verði tveggja venjulegra lággólfsvagna. Þá er einnig sá möguleiki á léttustu leiðum að nota allt niður í þriggja tonna vagna með lággólfi á fremur litlu svæði, sem þó nægði í flestum tilfellum. Ekki er fráleitt að ætla að þrír til fjórir slíkir fengjust fyrir sem svarar einn hefðbundinn lággólfsvagn. Og er í því dæmi sem hinum miðað við samsvarandi framleiðslugæði og búnað. Þá má ætla að endursöluverð þessara bíla væri hátt vegna margvíslegs annars notagildis og því meiri eftirspurnar.

Með tilliti til þessa mætti fjölga vögnum verulega án aukins kostnaðar við bilana sjálfa, þannig gætu um 145 vagnar í lágum

stærðarflokkum e.t.v. jafngilt 85 vögnum af hefðbundinni stærð, ef gert er ráð fyrir að beinn rekstrarkostnaður vagnanna, að meðtalinni allri umsýslu, sé nokkurn veginn í hlutfalli við innkaupsverð. Á þá, vel að merkja, eftir að taka tillit til fjölgunar vagnstjóra, en þar hlýtur aðal kostnaðaraukinn að liggja.

Fargjaldatekjur Strætó munu nú alls nema um 800 milljónum króna á ári, á móti um 1200 milljóna króna framlagi sveitarfélaganna. Ljóst má vera að nýtt leiðakerfi með verulega tíðari ferðum þyrfti að laða til sín all nokkur þúsund nýrra fastra viðskiptavina ef brúa á bil aukins tilkostnaðar með auknum fargjaldatekjum. Tæpast er að vænta að slíkt markmið næðist í einni svipan þegar nýju leiðakerfi yrði hleypt af stokkunum.

Í öllu falli yrði að gera ráð fyrir nokkrum fórnarkostnaði til að byrja með á meðan nýtt kerfi væri að laða til sín fleiri viðskiptavinum, nema að veruleg hagræðing kæmi á móti, t.d. útboð leiða eða rekstrarleiga á vögnum, ef vænlegt þætti. Útgjöld vegna vagnstjóraauna, umfram auknar fargjaldatekjur, kynnu að hækka um nokkur hundruð milljóna króna á fyrsta ári. En fargjaldatekjur ykjust að vænta má því hraðar með ári hverju sem árangur af leiðakerfinu skilaði sér betur.

Í besta falli, og þá sér í lagi ef samhliða væru farnar ýmsar leiðir til hagræðingar, þá er óvíst að útgjaldaauki umfram tekjuauka á tímabilinu þyrfti að vera meiri en sem svaraði gerð eins

og einna eða tveggja flókinna umferðargatnamóta. Á hinn bóginn má reikna með að því minna þyrfti að kosta til slíkra mannvirkja sem leiðakerfið gengi betur upp og farþegum fjölgaði á kostnað fólksbílaumferðar – og þá jafnvel svo að fórnarkostnaður beinlínis borgaði sig upp á fáum árum. Því betur sem tækist til og með aukinni þjónustu á ýmsum sviðum, svo sem greiðari skiptingum og styttri biðtíma og bættu umhverfi á skiptistöðvum, auk þess sem stöðvarnar gegndu fjölmörgu hlutverki öðru, þá er ekki fráleitt að ætla að á fáeinum árum myndi tekjuaukinn vega á móti kostnaðaraukanum við fjölgun vagnstjóra. Styddi þá hvað annað – bætt leiðakerfi og fleiri notendur.



Spurning er hvort ekki sé orðið tímabært að líta á almenningssamgöngur út frá svipuðu sjónarmiði og menntun og sjúkratryggingar, þar sem öllum er tryggð jöfn þáttaka að mestu leyti á kostnað samfélagsins í heild. Þetta eru þeir þættir sem veða einna þýngst til jöfnunar lágmarks lífskjara og eru þjóðhagslega hagkvæmir, hvort sem mælt er á kvarða almennrar velferðar og öryggis þegnanna eða vegið á vogarskálum hreinnar hagspeki. Tíðar og greiðar almenningssamgöngur minnka umferð einkabíla og leiða þannig til lækkunar útgjalda vegna umferðarmannvirkja og ekki síður til fækkunar slysa – og þá því fremur sem fargjöld væru lægri, skyldi mega ætla, eða þau jafnvel felld niður. Er nánar um þetta rætt, og um fleira tengt ferðakostnaði, í viðbæti hér aftar.

Miðað við meðfylgjandi hugmynd að aðalskiptistöð Strætó í Kringlu, í tengslum við nýja aðal-umferðarmiðstöð höfuðborgarsvæðisins, mætti e.t.v. lækka fyrirhuguð útgjöld vegna Strætó um allt að milljarð króna frá þeim vel rúmu tveimur milljörðum sem annars hafa heyrst nefndir fyrir neðan-jarðarskiptistöð. En að einni allsherjar umferðarstöð kæmu eðlilega ýmsir aðilar auk Strætó, m.a. samgöngusjóðir hins opinbera, sveitarfélögin, BSÍ og e.t.v. eigendur Kringlunnar og sérstakt byggingarsamlag sem nánar er rætt um í næsta kafla.



Vel kynni það að vera leið til hagræðingar að fela fleirum afmarkaða hluta rekstursins, líkt og með biðskýlin, þá e.t.v. með útboði á

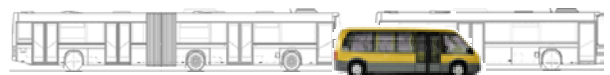
einstökum leiðum, eins og Danir hafa verið að þreifa sig áfram með, eða á hinn bóginn, sem kynni að vera vænlegra til árangurs, að gera vagnana út á forsendum rekstrarleigu, sem þá ein væri boðin út, en vagnstjórar og aðrir sem starfa beint að leiðakerfinu væru áfram starfsmenn Strætó. M.ö.o. verkstæðis-, viðhalds- og innkaupaþáttur væri tekinn undan. Vagnarnir væru þá í eigu aðila, e.t.v. ýmissa og fleiri en eins, sem tækju alfarið ábyrgð á öllum slíkum rekstrarþáttum samkvæmt ákveðnum skilmálum. Kynnu t.d. bifreiðumboðin og rútubílafyrirtækin að koma þar við sögu. Stjórn Strætó gæti þá

einbeitt sér að þjónustuþætti leiðakerfisins fyrst og fremst, mikið til óháð viðhaldi og vélarbilunum, vagnakaupum og sölum.

Íhugunarefni er hvort einfaldlega ætti að miða við að vagnakostur almennt anni álagi lungann úr deginum – en ekki endilega ofurálagi þann stutta tíma dags sem annir eru mestar, þá sérstaklega á morgnana virka daga á vetrum á starfstíma skólanna. En þann klukkutíma eða þar um bil, sem álagið er mest, og þá e.t.v. einnig síðdegis á sumum leiðum, væru rútur, auðkenndar á greinilegan hátt, notaðar fyrir aukavagna eftir því sem þörf þætti. Og væri eðlilega háð því að hagkvæmt þætti til lengri jafnt sem skemmri tíma lítið. – Er nánar fjallað um þetta í sérstökum viðbæti hér aftar um aukavagna. En slík tilhögun gerði mögulegt að nota enn minni og hagkvæmari vagna en ella, og þá jafnvel engin frágangssök þó að sætaframboð í heild minnkaði frá því sem nú er.



Að því gefnu að beinn rekstrarkostnaður margra lítilla vagna sé áþekkur kostnaði við tiltölulega fáa stóra, þá hefði þéttriðnara leiðakerfi með tíðari ferðum engu að síður ýmsan annan kostnað í för með sér en fjölgun vagnstjóra – svo sem fjölgun biðskýla og skiptistöðva, gerð sérleiða fyrir strætisvagna og tímanlegan salt- og sandburð á fleiri götum á vetrarmorgnum, og snjómokstur þegar svo bæri undir. Aukinn salt- og sandburður ásamt snjómokstri ætti þó að skila sér til baka í tvennum skilningi: Ekki einungis farþegar með Strætó heldur almennt íbúar allir fengju bættu þjónustu, og ökumenn kynnu að fallast á að aka á loftbóludekkjum fremur en á negldum dekkjum. Þannig kynnu þau útgjöld að borga sig með minna viðhaldi á malbiki, að ekki sé talað um hávaða- og asfaltsmengunina af völdum naglanna, hve myndi minnka. Að svo miklu leyti sem rekstraraðili auglýsingabiðskýlanna væri ekki tilbúinn til að fjölga skýlum á nýjum leiðum vagnanna, þá yrði vissulega að leggja í kostnað við gerð nýrra skýla. En eftir það fremur lágan viðhaldskostnað, að ætla mætti, fái virðing ýmsra yngri borgara fyrir strætó og biðskýlum batnað með bættri þjónustu.



Skiptistöðvar — miðstöðvar

Flestar skiptistöðvar hefðu nokkur sömu megineinkenni eftir því sem hægt væri að koma við, jafnt hvað varðar biðstæði einstakra leiða, merkingar og almennt röklega skipan byggingar. Vagnar stoppuðu yfirleitt kringum stöðina á ferningslaga svæði, sumpart líkt og nú á Hlemmi, en lengra næði sá samanburður varla. Biðstæði hvorrar leiðar tæki þá mið af því í hvaða átt leiðin lægi og væri greinilega merkt eftir því.



Á neðstu hæð eða hæðum væri ýmis konar verslun, handverk, veitingar og þjónusta, svo og skrifstofur, heilsugæsla, aðstaða fyrir skóla- og námskeiðahald og ýmsa félagsstarfsemi, eftir því sem við ætti,

auk bílstjórastofu eðlilega. Upp af grundvallarbyggingunni risi fjölbýlishús með litlum leiguíbúðum, auk þess sem sveitarfélög legðu almennt áherslu á að þetta byggð með fjölbýlishúsum sem næst þessum hverfis- og þjónustukjörnum og yfirleitt þar sem strætó legði hvað tíðast leiðir um. Alls staðar þar sem þörf þætti væri bílageymsla að hluta eða öllu leyti undir byggingu og svæði, í almennri bílastæðaleigu að deginum virka daga, en í annan tíma og jafnhliða nýtt af þeim bíleigendum í húsinu sem kysu að leigja stæði.

Gera má ráð fyrir að all nokkur hluti leigjenda kysi fremur að ferðast með strætó fyrir sem svaraði eins til tveggja vikna laun á ári en að eyða allt að tveggja, þriggja mánaða launum í útgerð einkabíls á ári hverju. En forsenda þess væri þjálpt strætókerfi sem biði upp á þétt net leiða með tíðum ferðum ásamt greiðum aðgangi að verslun og þjónustu.

Heildarkostnaður við margar slíkar miðstöðvar ætti að haldast innan nokkuð skynsamlegra marka ef byggðar væru sem raðsmíðaverkefni, og er þó alls ekki verið að mæla með einsleitum, mjög stöðluðum byggingum. Kostnaður við grunn og uppsteypu deildist milli skiptistöðvar, þjónustukjarna og íbúða, sem stuðlaði að lægri byggingarkostnaði en ella. Mikilsvert væri að laða fram hugmyndir um samþættingu sjálfra skiptistöðvanna við aðra

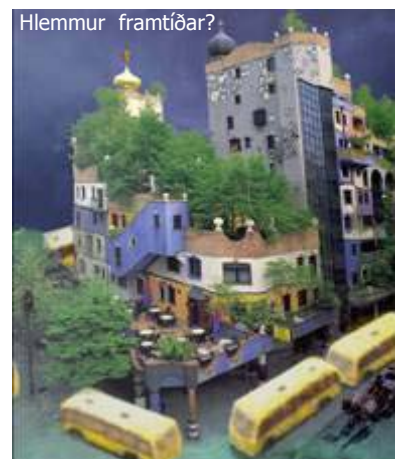
starfsemi. Kynni vel að vera farsælt til árangurs að fela sjálfstæðum aðilum starfrækslu þeirra að undangengnu útboði á víðtækum hugmyndalegum grunni er tæki jafnt til ytra umhverfis sem innri skipanar, þá og til félagslegra sjónarmiða ekki síður en fjárhagslegra.

Huga má sér byggingar- og rekstrarsamslag um allt verkefnið í heild sinni. **Bæir – þjónustubú**, eða eitthvað í þá veru, gæti fyrirtækið heitið. Hver stöð – hvert bú – væri miðstöð almenningsgangna og margvíslegrar kjarnaþjónustu, auk starfsemi af ýmsum toga, og byði jafnframt upp á um hálf til eitt hundrað lítilla íbúða til leigu á frjálsum markaði, og þá jafnt til langtímaleigu sem skammtímaleigu, eftir því sem þróaður leigumarkaður krefst.

Eigendur gætu verið félög ýmis, stofnanir og fyrirtæki, verslanakeðjur, eignarhaldfélög, byggingaverktakar, sveitarfélögin og e.t.v. Strætó einnig, auk einstaklinga sem hefðu áhuga á tryggri langtímafjárfestingu, að ógleymdum lífeyrissjóðunum. Með tíð og tíma, þegar búið væri að skjóta tryggum stöðum undir reksturinn, kynni vel að vera athugandi að fyrirtækið færi á almennan markað. Væri ekki óeðlilegt að stjórnvöld legðu verkefninu lið, jafnhliða stuðningi við nýtt leiðakerfi, m.a. með ýmissi hvetjandi lagasetningu. Þörf á uppbyggingu almenns og mannsæmandi leigumarkaðar er brýn, ekki síður en að mótaðar verði greiðar og góðar almenningsgangur.

Verkefnin eru raunar all skyld, svo sem hér hefur verið reynt að sýna fram á, og myndu efla hvort annað og stuðla að bættu félagslegu umhverfi, sérstaklega láglæunafólks. Þá er viðbúið að jafnvægi myndaðist jafnframt á hinum félagslega íbúðamarkaði, allaveganna að biðlistar heldur stytust.

Fyrir utan hina almennu og mjög langvarandi þörf á traustu leiguhúsnæði á eðlilegum kjörum, og án sérstakra skilyrða, þá fer æ vaxandi sá hópur fólks sem æskir að leigja í fremur stuttan tíma, misserislangt, sumarlengt eða vetrarlengt, m.a. útlendingar ýmsir sem hingað koma á vegum mennta- og rannsóknarstofnana, fyrirtækja og stjórnvalda, eða einfaldlega á eigin vegum, enda Ísland óumdeilanlega orðið hluti af heimspörpinu og höfuðborgin komin „á kortið“.



Myndirnar tvær hér á síðunni ber ekki að líta á sem bókstafleg dæmi um skiptistöðvar. Myndasmíður seildist m.a. í smíðjur Calatrava og Hundertwasser, og skyldi enginn taka klippiverkið mjög hátiðlega.

Upplýsingamiðlun — kort og merkingar

Yfirlitskort væri til í nokkrum útgáfum, og kort öll rétt gagnvart áttum, í strikuðu hnita-kerfi, og kæmi áttvísan fram svo og mælikvarði ásamt mælistiku. Skiptistöðvar væru merktar inn og helstu biðstöðvar ásamt heitum, auk þess sem aðrar stoppstöðvar væru markaðar inn á leiðirnar.



Eftir að lokið er gerð eins aðalkorts í stórum mælikvarða er auðvelt að vinna ýmsar útgáfur í ýmsum stærðum og gerðum út frá þeim grunni. Auk þess að þjóna viðskiptavinum Strætó væri þetta almennur korta- og leiðarvísir fyrir íbúa jafnt sem gesti og

gangandi utan af landi og utan úr hinum stóra heimi, og þá með skýringum á erlendum tungumálum.

Bæklingur, leiðarvísir Strætó, tæki svo á ýmsan hátt mið af kortunum.

Tillaga að nokkrum gerðum korta:

Aðalkort með öllum leiðum og leiðarflokkum, ásamt tímatöflum í stærð nálægt A1 (um 60x80 sm, mælikv. 1:25.000, flötur um 15x20 km) sem veggspjald og samanbrjótanlegt til að hafa í vasa. Kortið sýndi allar götur og allflest götuheiti, ásamt einföldum en glöggum smátáknum fyrir stofnanir, söfn, kirkjur, verslunarhverfi- og miðstöðvar, sundlaugar, íþróttamiðstöðvar, helstu skóla o.sv.frv.

Aðalkort með öllum leiðum og leiðarflokkum, ásamt tímatöflum í stærð nál. A2 (um 40x60 sm, mælikv. 1:35.000, flötur 15x22 km) sem veggspjald og samanbrjótanlegt til að hafa í vasa. Kortið sýndi allar götur og götuheiti ásamt táknum eftir því sem rúm leyfði.

Sama kort en í stærð nál. A3 (um 30x40 sm, mælikv. 1:50.000), með samsvarandi upplýsingum eftir því sem stærð leyfði, m.a. til að hafa í símaskrá.

Aðalkort í stærð nál. A4 (um 20x30 sm, 1:70.000, 15x22 km) sem sýndi L-leiðir einvörðungu, þríbrjótanlegt sem hluti af leiðarkerfisbæklingi og opnaðist með baksíðu (líft og í núv. bæklingi). X-leiðir kynnu þó að vera sýndar í afar daufum lit undir.

Þrjár fyrstu opnur bæklingins sýndu svo allt leiðarkerfið í þremur hlutum í mælikv. 1:50.000, hver hluti væri þá u.þ.b. 20x20 sm (10x10 km):

Opna A: Vestan frá Seltjarnarnesi og austur að Jörfa, og á hinn veginn norðan frá Seltjarnarnesi og Örfirisey og suður í miðjan Hafnarfjörð.

Opna B: Vestan frá Álftanesi og austur í Mjódd, og á hinn veginn norðan frá Kringlu og suður fyrir Hafnarfjörð.

Opna C: Vestan frá Mjódd og austur að Reykjalandi, og á hinn veginn norðan frá Mosfellsbæ og suður í Breiðholt. Kjalarnes ásamt Mosfellsdal væri þá í sér ramma á kortinu.

Síðan væri farið nánar ofan í saumana á leiðakerfinu í bæklingnum, einstök hverfi sýnd og einstakar leiðir ásamt tímatöflum og fjallað um skiptistöðvar, biðstöðvar o.fl. Og eðlilega væru allar sömu upplýsingar aðgengilegar á netinu – kort og hvaðeina – svo og í símaskrá eftir því sem ástæða þætti til. Þá væru og allar upplýsingar aðgengilegar fyrir útlendinga.



Bæklingurinn væri einnig til á þykkara formi þar sem stóra aðalkortið A1 fylgdi annars vegar með í heild, og hins vegar bútað niður á svo margar opnur sem með þyrfti, og þá þannig að bútaarnir sköruðust nokkuð.

Leiðarlyklar kæmu skýrt fram á öllum hliðum vagna og **heiti** leiðanna jafnt að framan og aftan og á hægri hlið vagna. Þá væri og hver vagn búinn með einfölduðu korti af leiðinni þar sem fram kæmu nöfn á öllum biðstöðvum leiðarinnar ásamt vísunum í leiðarlykla vagna sem hefðu viðkomu á sömu biðstöðvum. Þessi einfölduðu kort væru sett fram á renningum, leiðarborðum, allt að tveggja metra löngum, einum á utanverðri hægri hlið yfir auglýsingaborða, og svo einum í sithvorri kverkinni uppi undir lofti inni í vögnunum, þá þannig að endastöðvar vísuðu í gagnstæðar áttir í hvorri kverk.



Leiðarmerkingar væru sem víðast á öllum skiptistöðvum. Auk leiðakorta og korta af nánasta umhverfi stöðvanna, þá væru glöggar litmerkingar með pílum sem sýndu gangveginn að biðstæðum hverrar leiðar.

Allar biðstöðvar væru greinilega merktar með sínu heiti á sitthvorum enda skýlis þannig að greina mætti úr nokkurri fjarlægð, meðal annars úr vögnunum. Leiðarlyklar allra vagna sem hefðu viðkomu væru auðgreinanlegir á sama hátt. Eðlilega væri svo aðalkort leiðarkerfisins inni í hverju skýli ásamt tímatöflum og öðrum nauðsynlegum upplýsingum, líkt og nú er.

Góð upplýsingamiðlun hlýtur að vera lykilatriði, og ræður reyndar úrslitum um notagildi leiðakerfisins.

Vagnstjórar — vaktir, skiptingar og hvíldir

Gert er ráð fyrir að vagnar stoppi á endastöðvum aðeins í fáeinum mínútur, annars vegar til að hafa upp á að hlaupa til tímajöfnunar og hins vegar til að vagnstjórum gefist færi á stuttri hvíld. Á hringleiðum gengju vagnar því sem næst án viðstöðu, en hefðu þó fáeinum mínútur upp á að hlaupa til tímajöfnunar.

Hin eiginlegu hlé frá akstri tækju vagnstjórar yfirleitt í skiptistöðvunum og leystu þá hver annan af, en sjálfir væru vagnarnir í nær stöðugum akstri. Færri vagnar en ella önnuðu þá öllu leiðakerfinu og nýting vagna væri betri – viðhald vegna tímanlegra þátta, svo sem ryðs, væri minna, mælt sem hlutfall af ekinni vegalengd, og eins ætti vélbúnaður að endast lengur, þar sem vagnar gengju sjaldan kaldir, sem annars slítur vélum og veldur aukinni olíueyðslu og mengun. Bílarnir væru ávallt hlýir að stíga inn í og lítið um kyrrstæða, plássfreka vagna á skiptistöðvum. Bílstjórar hefðu í auknum mæli félagsskap hver af öðrum, auk þess sem möguleikar á þjálli og breytilegri vaktaskipan kynnu að vera meiri.

Meðal annars mætti hugsa sér fjögurra og átta tíma vaktir sem almennan valkost auk venjulegra sex tíma vaktar; gæti þá hver átta tíma vakt verið með löngu hléi á vaktinni miðri

samfara vaktaskiptum vagnstjóra á fjögurra tíma vöktum. Sveigjanlegt vaktakerfi með mismöguleikum vöktum gæti þannig boðið upp á ýmsa möguleika, jafnt fyrir vagnstjóra í fullu starfi sem í hlutastarfi.

8 tíma vakt: 360 + 120 mín. hvíld = 480 mín:

60+20+60+20+60 + 40 + 60+20+60+20+60

samsíða tveimur 4 tíma vöktum:

4 tíma vaktir: 180 + 60 mín. hvíld = 240 mín:

60+20+60+20+60 (+20)

+ 60+20+60+20+60(+20)

Naturvagnar

Miðað er við að um helgar, þ.e. aðfararnatur laugardaga og sunnudaga, gengju fáeinir L-leiðir fram á nótt, væru e.t.v. um fimm til sex leiðir gangandi til kl. þrjú eða fjögur að morgni, og þá nær eftir nær óbreyttum leiðum, í beinu framhaldi af akstri á föstudags- og laugardagskvöldum, einungis væri dregið úr ferðatíðni niður í klukkustund. Allir vissu þá að hverju þeir gengju og enginn þyrfti að setja sig inn í sérhannaðar smölunarleiðir neðan úr miðbæ Reykjavíkur, nokkuð sem reynslan hefur sýnt að gengur ekki upp og höfðaði enda til fárra.

Naturleiðirnar væru þannig valdar að myndu þjóna flestum höfuðborgarsvæðum sem jafnast – t.d. L3, L4, L5, L10 L11 og LRL – og væru almennt hugsaðar fyrir fólk flest, og á öllum aldri, til að komast fram og til baka milli heimila og staða í einstökum hverfum vegna heimsókna, skemmtana og boða, en ekki bara til að fara í bæinn á skemmtistað eða þaðan heim.

Hafa verður í huga, að því viðtækari sem þjónusta er, þó að ekki borgi sig blákalt reikningslega á einstökum tímum, eru meiri líkur á að einstaklingar nýti sér hana sem heildarvalkost – og þá í því dæmi sem hér er til umfjöllunar, að velji leiðarkerfi Strató sem heild fremur en að gera út einkabíl. Gott naturleiðakerfi, öllum auðskiljanlegt og sem flestum aðgengilegt, ætti jafnframt að draga úr akstri undir áhrifum áfengis og þannig stuðla að fækkun slysa.

Töflur

Mesta áætluð vagnþörf að degi til, virkan dag

NÝTT LEIÐAKERFI							
Mesta vagnþörf að degi til, virkan dag. Allar leiðir fram og til baka. Gróf ágiskun miðað við nokkuð greiðan strætisvagnagang							
Allar L-leiðir á 10 mín fresti — X-leiðir (nema XY) á 15 mín fresti							
Því minni sem vagnar eru og ferðir tíðari, fækkar viðkomum hvers vagns á biðstöðvum; ættu þeir því þar af leiðandi að vera fljótari í förum en stórir vagnar í strjálum ferðum. Þá eru litlir vagnar almennt snarari í snúningum							
(Því lægri sem ferðatíðnin væri, þyrfti færri vagna. Væri hver vagn á 20 mín. fresti, þá væri ekki fjarri lagi að núverandi vagnafloki annaði nokkurn veginn öllum leiðunum, L og X, svo sem sjá má í samanburðartöflu á næstu bls.)							
Leið	meðal- hraði gröfl. áætl. (km/ klst) V	veg- al- báðar leiðir gröfl. áætl. (km) 2D	akstur báðar leiðir (mín) 2D / V x60 = M	7% bið- tími, tíma- jöfnun (mín) B	um- ferðar- tími alls (mín) M + B = U	ferða- tíðni (mín) T	Alls vagnar U / T
L1	35	34	58	4	62	10	6
L2	24	30	75	5	80	10	8
L3	28	35	75	5	80	10	8
L4	31	30	58	4	62	10	6
L5	37	35	57	4	61	10	6
L6	29	45	93	7	100	10	10
L7	22	28	76	5	81	10	8
L8	31	29	56	4	60	10	6
L9	29	45	93	7	100	10	10
L10	37	58	94	7	101	10	10
L11	30	29	58	4	62	10	6
LRL	26	40	92	7	99	10	10
LKL	32	30	56	4	60	10	6
L-leiðir, mín.:			941	67	1008		
L-leiðir, klst.:			15,7	1,1	16,8		
L-vagnar á 10 mín. fresti (kl. 7-19) alls:							100
XRX	20	28	84	6	90	15	6
XMX	24	46	115	8	123	15	8
XAX	24	33	83	6	89	15	6
XGX	21	29	83	6	89	15	6
XL	24	23	58	4	62	15	4
XF	21	20	57	4	61	15	4
XÁ	29	28	58	4	62	15	4
XY	54	45	50	4	54	60	1
X-leiðir, mín.:			588	42	630		
X-leiðir, klst.:			9,8	0,7	10,5		
X-vagnar á 15 mín. fresti (kl. 7-19) alls:							39
Alls klst.:			25,5	1,8	27,3		
							til vara 6
Vagnar alls:							145

NÚVERANDI LEIÐAKERFI							
Mesta vagnþörf, samkvæmt tímatoflum, að degi til, virkan dag, miðað við allar leiðir fram og til baka nema hringleiðir (H) einungis í aðra áttina. (Í fáeinum tilvikum einfaldað, og með fyrirvara um ónákvæmni)							
Leið	tíma- bil dags	báðar leiðir nema hring- leiðir í aðra átt (mín) M	biðtími (mín) B	um- ferðar- tími alls (mín) M + B = U	ferða- tíðni (mín) T	Alls vagnar U / T	
2	7—19	45	15	60	20	3	
3	7—19	80	20	100	20	5	
4	7—19	81	19	100	20	5	
5	7—19	81	19	100	20	5	
6	7—19	80	20	100	20	5	
7	7—19	60	20	80	20	4	
10 (H)	7—19	55	5	60	20	3	
11 (H)	7—19	52	8	60	20	3	
12	7—19	44	16	60	20	3	
13	7—19	24	16	40	20	2	
14	7—19	74	6	80	20	4	
15	7—19	64	16	80	20	4	
16 (H)	7—19	23	17	40	20	2	
17 (H)	7—19	25	15	40	20	2	
18	7—19	49	11	60	20	3	
41 (H)	7—19	15	5	20	20	1	
42 (H)	7—19	15	5	20	20	1	
43 (H)	7—19	16	4	20	20	1	
44	7—19	15	5	20	20	1	
51 (H)	7—19	15	5	20	20	1	
61 (H)	7—19	16	4	20	20	1	
62 (H)	7—19	15	5	20	20	1	
111	7—19	47	13	60	20	3	
115	7—19	62	18	80	20	4	
140	7—19	50	10	60	20	3	
Minútur:		1103	297	1400			
Klst.:		18,4	5	23,3			
Vagnar á 20 mín. fresti (kl. 7-19) alls: 70							
20	?????	60	15	75	2180	1	
25	7/9—19	48	12	60	20/30	2	
45 (H)	kv/helg	0	0	0			
46 (H)	kv/helg	0	0	0			
57	?????	46	14	60	60	1	
66 (H)	kv/helg	0	0	0			
110	7—19	49	11	60	20/60	3	
112	7—19	49	11	60	20/60	3	
114	morg/síðd	35	5	40	20	2	
150	kv/helg	0	0	0			
Minútur:		287	68	355			
Klst.:		4,8	1,1	5,9			
Vagnar á óreglulegum og breytilegum tíma, alls: 12							
Alls klst.:		23,2	6,1	29,2			
							til vara + ónákv.: 3
Vagnar alls:							85

NÝTT LEIÐAKERFI										...borið saman við lægri ferðatíðni									
Mesta vagnþörf að degi til, virkan dag. Allar leiðir fram og til baka. Gróf ágiskun miðað við nokkuð greiðan strætisvagnagang										Því strjálari sem ferðir væru, þyrftu vagnar að hafa oftar viðkomu á biðstöðvum og vera stærri en ella. Umferðartími væri því í reynd heldur meiri en hér er miðað við og vagna-þörfin að sama skapi aðeins meiri.									
Allar L-leiðir á 10 mín fresti — X-leiðir (nema XY) á 15 mín fresti																			
Því minni sem vagnar eru og ferðir tíðari, fækkar viðkomum hvers vagns á biðstöðvum; ættu þeir því þar af leiðandi að vera fljóttari í förum en stórir vagnar í strjálum ferðum. Þá eru litlir vagnar almennt snarari í snúningum										Allar leiðir á 15 mín fresti (nema XY)		L-leiðir á 15 mín fresti — X-leiðir á 20 mín fresti		Allar leiðir á 20 mín fresti (nema XY)					
Leið	meðal- hraði grófl. áætl. (km/ klst) V	vegjal. báðar leiðir grófl. áætl. (km) 2D	akstur báðar leiðir (mín) 2D / V x60 = M	7% bið- tími, tíma- jöfnun (mín) B	um- ferðar- tími alls (mín) M + B = U	ferða- tíðni (mín) T	Alls vagnar U / T	ferða- tíðni (mín) T	Alls vagnar U / T	ferða- tíðni (mín) T	Alls vagnar U / T	ferða- tíðni (mín) T	Alls vagnar U / T						
L1	35	34	58	4	62	10	6	15	4	15	4	20	3						
L2	24	30	75	5	80	10	8	15	5	15	5	20	4						
L3	28	35	75	5	80	10	8	15	5	15	5	20	4						
L4	31	30	58	4	62	10	6	15	4	15	4	20	3						
L5	37	35	57	4	61	10	6	15	4	15	4	20	3						
L6	29	45	93	7	100	10	10	15	7	15	7	20	5						
L7	22	28	76	5	81	10	8	15	5	15	5	20	4						
L8	31	29	56	4	60	10	6	15	4	15	4	20	3						
L9	29	45	93	7	100	10	10	15	7	15	7	20	5						
L10	37	58	94	7	101	10	10	15	7	15	7	20	5						
L11	30	29	58	4	62	10	6	15	4	15	4	20	3						
LRL	26	40	92	7	99	10	10	15	7	15	7	20	5						
LKL	32	30	56	4	60	10	6	15	4	15	4	20	3						
L-leiðir, mín.:			941	67	1008														
L-leiðir, klst.:			15,7	1,1	16,8														
L-vagnar á 10 mín. fresti (kl. 7-19) alls:							100	15 mín:	67	15 mín:	67	20 mín:	50						
XRX	20	28	84	6	90	15	6	15	6	20	5	20	5						
XMX	24	46	115	8	123	15	8	15	8	20	6	20	6						
XÁX	24	33	83	6	89	15	6	15	6	20	4	20	4						
XGX	21	29	83	6	89	15	6	15	6	20	4	20	4						
XL	24	23	58	4	62	15	4	15	4	20	3	20	3						
XF	21	20	57	4	61	15	4	15	4	20	3	20	3						
XÁ	29	28	58	4	62	15	4	15	4	20	3	20	3						
XY	54	45	50	4	54	60	1	60	1	60	1	60	1						
X-leiðir, mín.:			588	42	630														
X-leiðir, klst.:			9,8	0,7	10,5														
X-vagnar á 15 mín. fresti (kl. 7-19) alls:							39	15 mín:	39	20 mín:	29	20 mín:	29						
Alls klst.:			25,5	1,8	27,3														
							til vara	6		4		4		3					
Vagnar alls:							145		110		100		82						

► Margir smáir vagnar – tíðar ferðir ► Því færri vagnar og stærri – því strjálari ferðir

Hleypa má nýju leiðakerfi af stokkunum í áföngum. T.d.:

1. Hafin bygging skiptistöðva og umferðarmiðstöðvar. Biðskýli reist. Leiðakerfi fullmótað og hannað.
2. Akstur hefst. Allar leiðir L og X á 15 mín. fresti. Þá þörf á um 110 vögnum, stórum og smáum — og þó færri til að byrja með ef beðið væri með opnun stöku X-leiða. Byggingu umferðarmiðstöðvar lýkur.
3. **Lokaáfangi í skrefum á fáeinum árum:** L-leiðir færu smám saman yfir á 10 mín ferðaáætlun, ein af annarri, í þeirri röð sem reynsla leiddi í ljós hvar helst væri þörf á. X-leiðir allar kæmu í gagnið. Endurnýjun vagna tæki mið af stærðarhagkvæmni ekki síður en gæðum og búnaði. Lokið byggingu skiptistöðva. Leiðir endurskoðaðar og lagaðar að nýjum byggðum samkvæmt framtíðaráætlun.

VIÐBÆTIR 1: Nánar um aukavagna og rútur í hlutverki þeirra

Ætla má að annir séu mestar þann tíma ársins hjá Strætó sem annir eru minnst hjá rekendum hópferðabíla. Hugmyndin er að á veturna, u.þ.b. níu mánuði ársins, þann tíma sem skólar starfa, aki rútur á mestu álagsleiðum strætisvagna, e.t.v. í u.þ.b. klukkustund á morgnana og e.t.v. á fáeinum leiðum síðdegis einnig. Hvernig sem því væri háttað, með almennu árlegu útboði á meðal rútubílaeigenda eða á annan veg, þá þyrftu rúturnar eðlilega að uppfylla ýmis skilyrði um búnað, m.a. vera með stansbjöllur, miðamóttakara og kortalesara, og e.t.v. með eftirlitsmyndavélar við útgöngudyr að aftan þar sem bílstjórar sjá að vænta má verr til en í strætisvögnum. Rútturnar væru auðkenndar með greinilegum spjöldum innan á framrúðu og á vagnhlið við inngöngudyr, þar sem fram kæmi leiðarlykill og heiti leiðar, ásamt lit.

Rútturnar gengju einungis þann hluta leiðar sem reynsla sýndi að þörf væri á. T.d. á morgnana á leið L5, Klukkuberg-Lækjartorg, kynni rútan að aka frá Fjarðarlaug eða úr miðbæ Hafnarfjarðar (frá Firði) og á Lækjartorg, og síðan á sama hátt (og þá sem Lækjartorg -Klukkuberg) til baka. L1 rútan gengi t.d. ofan frá Jörfa og vestur að Háskóla eða að Ánanaustum eftir því sem reynslan segði til um, en síðdegis að vænta má eitthvað lengra út í úthverfin. Síðdegis gengi L5 rútan e.t.v. frá Kringlu eða Hamraborg að Kirkjugarði eða langleiðina að Klukkubergi eftir því sem þörf væri á.

Fastir viðskiptavinir Strætó væru fljótir að átta sig á kostum rútuferðanna – að sitja í ekki síður þægilegum sætum og vera nokkuð fljótari í förum þar sem rúturnar hefðu ekki viðkomu á biðstöðvum á síðari hlutum leiða nema til að skila af sér farþegum – myndu þannig í raun þjóna sem hraðferðir auk þess sem þær flýttu fyrir vögnum Strætó með því að létta af þeim álaginu. Stærstu leigubílar, 6 til 8 farþega, kynnu einnig vel að koma til greina í þessu skyni, t.d. að loknum akstri með flugfarþega árla morgna. Strætisvagnarnir stæðu eftir sem áður öllum til boða með sínum þægindum, þar á meðal lággólfir fyrir fótúluna og aðstöðu fyrir fólk með barnavagna og e.t.v. hjól, og með tíð og tíma fyrir fólk í hjólastólum.

Talsvert miklar árstíðabundnar sveiflur einkenna rútubílamarkaðinn. Á sumrin eru allir bílar almennt fullnýttir og duga vart til. Á veturna er hluta flotans einfaldlega lagt en viðskipti felast þá helst í fremur stuttum ferðum, hálf dagsferðum út úr bænum eða þaðan af skemmri ferðum innanbæjar, auk aksturs með flugfarþega. Vel kynni að koma til greina að aka með farþega fyrir Strætó á tímabilinu frá því flugrútur koma í bæinn þar til ferðir hefjast með hótélgesti að afloknum morgunverði. Og svo ef til vill aftur síðdegis með farþega fyrir Strætó.

Allt er þetta að sjálfsögðu álitamál og ekki endilega reikningsdæmi með gefinni útkomu. Fljótt á titið

mætti þó ætla að það væri þjóðhagslega hagkvæmt að nýta þannig betur almenningsvagna landsmanna og laga jafnframt strætisvagnakerfi höfuðborgarsvæðisins að jafnara flutningsálagi og síður sveiflukenndu á dagvísu. Sparnaður ætti að koma fram í viðtækari þjónustu og þá að vonum fjölgun viðskiptavina og bættri sætanýtingu þegar fram liðu stundir.

Í tengslum við útboð á einstökum leiðum eða rekstrarleigu á vögnum kynni þessi háttur að vera mun einfaldari viðfangs. Ylti allt þó á áhuga og undirtektum almenningsvagnamarkaðarins, hvort hafi vilja til að takast á við verkefni sem þetta með almannaheill í huga ekki síður en fyrirtækjanna einna.

VIÐBÆTIR 2: Almennings-samgöngur, ferðakostnaður og fargjöld – breyttir tímar

Allir stjórn mála flokkarnir hafa tekið skattalækkanir upp í sínar stefnuskrár. Hafa í því sambandi verið nefndar tölur á bilinu 7 til 15 milljarðar á ári. Þá hefur einnig verið rætt um hækkun barnabóta. Hér er lagt til að jafnhliða skattalagabreytingum yrði stofnaður fargjaldasjóður sveitarfélaga sem þeim bæri að nýta til eflingar almennings-samgangna – til reksturs strætisvagna, langferðabíla eða innanlandsflugs, eftir því sem fénu þætti best varið í hverju sveitarfélagi fyrir sig, samkvæmt nánari laganna hljóðan. Tekjur sjóðsins gætu verið hávaða- og loftmengunargjald af bifreiðum, sem svaraði til um 4-12 þúsund króna á bíl, eftir mældri mengun við bifreiðarskoðun, eða um 1,5 milljarðar á ári, t.d. innheimt jafnhliða bifreiðaskatti, og á hinn bóginn greiðslur atvinnurekenda sem svörðu til um 10 þúsund króna á ári fyrir hvern launamann í fullu starfi, til mótvægis kostnaði sem leiðir af hraðvaxandi umferðarálagi, ekki síst vegna æ lengri ferða til og frá vinnu. Útgjöld einstaklinga og samfélags af þessum sökum hafa vaxið verulega frá því fyrr á tíð. Það væri því ekki óeðlilegt að atvinnurekendur tækju sinn þátt í að greiða fyrir almennings-samgöngum og draga þannig úr umferðarálagi.

Alls væru þetta um 3 milljarðar króna sem deilt væri út til allra sveitarfélaga eftir höfðatölu, þar af rynnna þá nærri tveir milljarðar til eigenda Strætó bs. Væru fargjöld felld niður í framhaldi af því, hefði hver sá sem notar strætó að staðaldri um 40 þús. krónum meira til ráðstöfunar á ári.

Þetta kæmi þeim sérstaklega til góða sem annars hagnast síst á lækkun skatthlutfalls, láglaunafólki og námsmönnum, og væri barnmörgum fjölskyldum, sérstaklega með mikilli unglingsafjöld, jafnvel ígildi verulegra barnabóta. Útgjöld fjölskyldu sem rekur einn bíl og ferðast á tveimur strætókortum myndu lækka um 80 þús kr. á ári ef frítt væri í strætó og e.t.v. um 40-50 þús kr. til viðbótar miðað við að nota bílinn minna en strætó því meir. Kysi fjölskyldan að spara sér alfarið að eiga bíl en tæki þó stundum leigubíl, lækkuðu útgjöldin að öllu

jöfnu um nokkur hundruð þúsunda króna á ári. Svipað gildi um fjölskyldu sem kysi að fækka við sig úr tveimur bílum í einn eða úr þremur í tvo. En ekki er fráleitt að ætla að fjórðungur til fimmtungur launa margra fari í að eiga og reka bíl, eða um tveggja til þriggja mánaða laun á ári.

Það væri a.m.k. stórt skref í þessa átt að fella niður fargjöld 18 ára og yngri og e.t.v. hækka jafnframt bílprófsaldur að sama marki. Börn og unglingar myndu venjast því að ferðast með strætó og gera má ráð fyrir að drægi úr slysum, sem hlutfallslega eru langflest af völdum ungra ökumanna. Jafnhliða fengju börn og unglingar á landsbyggðinni samsvarandi ívilnanir, t.d. sérstaka afslætti af ferðum með langferðabifreiðum og innanlandsflugi.

Þá er spurning hvort hreyfingar launþega og atvinnurekenda kynnu að hafa áhuga á að semja um nýjan, sérstakan lið í kjarasamningum, fargreiðslu, sem svo mætti kalla, og væri hin sama til handa öllum, sérstaklega tiltekin á launaseðli, óháð öðrum greiðslum, og svaraði á ári hverju til hóflegrar bílastæðaleigu. Fólki væri eðlilega í sjálfsvald sett hvernig það nýtti greiðsluna – í básín eða í bílastæðagjöld, eða hvort það tæki strætó eða einfaldlega gengi í vinnuna og notaði fargreiðsluna í eitthvað allt annað.

Jafnframt tækju atvinnurekendur almennt að reikna eðlilegan kostnað af bílastæðum starfsmanna og innheimtu gjöld af þeim, og þá nokkuð samsvarandi við fargreiðslurnar, og einnig myndu sveitarfélög leggja áherslu á að fjölga gjaldskyldum stæðum með dagleigu sem tæki hóflegt mið af raunkostnaði við stæðin.

Með þessu móti yrði ferðakostnaður gegnsæri, og raunverulegur kostnaður af bíl í borg kæmi betur í ljós. Ekki er fráleitt að ætla að ýmsir áttuðu sig á sparnaðinum af því að reka til dæmis einn fjölskyldubíl í stað tveggja eða jafnvel þriggja, líkt og nú margir telja sig næstum nauðbeygða til m.a. sökum óhentugs leiðakerfis Strætó.

Hvað yngstu kynslóð varðar, þá virðist svo komið að börn séu oft illfánleg til að sækja námskeið, íþróttæfingar eða sérstakar skemmtanir þeim ætlaðar nema að þeim sé ekið til og frá, og þarf ekki endilega langan spöl til. Munu foreldrar ýmsir hafa nokkrum önnum að sinna af þessum sökum, en ungvíðinu ekki endilega til góðs. Börnin yrðu að vænta má sjálfstæðari og öðluðust tilfinningu fyrir leiðum og staðhættum, fengju þau að treysta á sjálf sig til að komast milli staða, jafnframt því að þau væru mun líklegri til að treysta á strætó í framtíðinni.

Þá má ekki gleyma hve liúgt leiðakerfi gæti haft í för með sér góð, slakandi áhrif á margan, samantborið við einkabílinn. Þó ekki sé nema stutt ganga út á biðstöð og aftur stutt ganga af biðstöð, að því viðbættu að geta lofað hugarum að reika í rólegheitum, virðandi fyrir sér umhverfið, oftast í þægilegu sæti – það kynni þó ekki að draga úr stressi og stuðla að heilbrigði? Aldrei að vita nema að slíkt almenn hugarfarsbreyting gæti orðið að veruleika, líkt og t.d. varð á ótrúlega skömmum tíma með

tilkomu líkamsræktarstöðvanna. Í því kerfi sem hér er lagt til grundvallar er talsvert lagt upp úr að tengja leiðir íþróttamiðstöðvum og útivistarsvæðum, svo sem Laugardal, Öskjuhlíð og Nauthólsvík, og golfvöllum, auk þess sem gert er ráð fyrir heldur tíðari ferðum út á Álftanes, upp á Kjalarnes og í Mosfellsdal, og leiðir tengdar höfn og Viðeyjarferju.

Þannig gæti ýmislegt fleira vegið á móti auknum útgjöldum hins opinbera vegna almenningssamgangna en minni útgjöld til annarra umferðarmála. Góð heilsa vegur þungt á metaskálm lífsgæðanna, hvort sem mælt er á almennan kvarða hvers einstaklings eða á mælikvarða hins opinbera sem útgjöld til heilbrigðismála. Öflugt leiðakerfi, sem fylgt væri eftir með öflugu kynningarstarfi, gæti verið gulls ígildi.

Strætó byggir á gömlum og góðum merg og hefur löngum haft á að skipa ágætlega hæfu starfsfólki. Vagnstjórar eru almennt liprir og tillitssamir, óhöpp og slys eru fátíð og vandræðagangur í vögnum fáheyrður. Þá afar sjaldan að eitthvað ber út af eru mál yfirleitt leyst af yfirvegum án eftirmála. Og ekki verður betur séð en að farþegar endurgjaldi þetta ágæta viðmót með fremur hlýjum hug til Strætó, þakklátt fyrir að komast þó leiðar sinnar í prýðilega vel búnum vögnum, sem yfirleitt eru nokkurn veginn á réttum tíma, og sjaldnast svo margt um manninn í þeim að ekki fái allir gott og þægilegt sæti. Að oft æði langt sé milli vagna en þeir komi gjarnan margir saman í halarófu þá loks þeir birtast, virðist á hinn bóginn vera nokkuð sem lítið sé á sem náttúrulegumál. Margir kjósa að hætta viðskiptum og kaupa sér heldur sinn eigin bíl en að vera að bollaleggja og brjóta lögmálið til mergjar, og reyndar fer því fólki æ fjölgandi sem sjaldan hefur stigið upp í strætó og jafnvel aldrei nema á unga aldri.

Gallinn við strætó er vissulega leiðakerfið og afar léleg nýting á hinum stóru vögnum. Leiðakerfið er barn síns tíma, og öllum er ljóst að sem heildarkerfi hefur það ekki fylgt örrí þróun í útbenslu og skipulagi byggðar, enda verður vart sagt að við megindráttum kerfisins hafi verið hróflað frá því að SVR innleiddi það fyrir hálfum fjórða áratug, og var það þá þegar því miður ýmsum annmörkum háð, sérstaklega hve margar leiðir liggja um sama veg og eru stuttar í annan endann, á sama tíma og varla hefur sést vagn í heilu hverfunum svo að áratugum skiptir. Og ekki síst hve skiptingar ganga almennt illa upp. Fyrir utan að draga úr ferðatíðni fyrir allnokkrum árum, þá eru helstu breytingar þær sem gerðar voru með stofnun Strætó bs og sameiningu leiðakerfa höfuðborgarsvæðisins, og voru vissulega aðeins hugsaðar til bráðabirgða á meðan hugað væri að nýju heildarkerfi.

Ekki er að efa að stjórn Strætó bs hefur í hyggju að gera bragarbót á og má vel vera að þær hugmyndir sem hér eru settar fram séu ónaudsýnlegar – að aðrar og vænlegri til árangurs séu nú þegar í bígerð. Að svo miklu leyti sem svo er ekki, þá stendur Strætó og stjórnnum bæjarfélaganna til boða að taka hugmyndir þessar til athugunar og þá jafnframt að fá á þeim nánari skýringar.

FORTÍÐ > FRAMTÍÐ

— jafnvægi gjalda og tekna

