

Samgöngur

FÖSTUDAGUR 7. SEPTEMBER 2018

Kynning: Strætó



„Sumir hafa ekki einu sinni kannað hvort strætó sé hagkvæmur valkostur fyrir sig og bara ákveðið að hann henti þeim ekki. Þeir verða svo yfirleitt mjög hissa þegar þeir koma auga á að þjónustan gæti komið sér vel og uppgötva hve einfalt það er að nota strætó í dag, sérstaklega með tækninýjungum eins og appinu,“ segir Skúli Örn Sigurðsson, sölustjóri hjá Strætó. MYND/SIGTRYGGUR ARI

Góður valkostur fyrir flesta

Ef fleiri myndu nýta sér þjónustu Strætó myndi umferðin léttast mjög mikið. Strætó leggur áherslu á aukna þjónustu við alla vistvæna samgöngumáta, eins og hjólreiðar og deilibilanotkun.

Eitt af markmiðum Strætó er að létta umferð og samnýta vistvæna samgöngumáta. Í því samhengi leggur fyrirtækið áherslu á aukna þjónustu við alla vistvæna samgöngumáta, eins og hjólreiðar og deilibilanotkun, segir Skúli Örn Sigurðsson, sölustjóri hjá Strætó. „Dæmi um þessa samþættingu eru nemakortin okkar, en með hverju 6 eða 12 mánaða korti fylgir fri áskrift og ein fri klukkustund á mánuði með deilibilum Zipcar. Nemakortin gilda í alla strætisvagna á höfuð-

borgarsvæðinu og gefa einnig notendum aðgang að næturvögnum Strætó sem aka úr miðbænum um helgar. Í sumar var einnig boðið upp á þann möguleika að kaupa 24 klst. dagspassa í Strætó-appinu. Með dagspassanum fylgdi afsláttarkóði sem gerir notendum kleift að leigja WOW-borgarhjól fjórum sinnum yfir daginn án frekari kostnaðar. Við teljum því að það séu mörg sóknarfæri til staðar til þess að þjónusta farþega Strætó með fjölbreyttum hætti.“

Samvinna við Zipcar

Ein leið til bættari og vistvænni samgöngumáta er að styðja fyrirtæki til að hvetja starfsfólk sitt til að nota umhverfisvænan ferðamáta. Þá er því starfsfólki boðið tólf mánaða Strætókort á verði níu mánaða korts, segir Skúli. „Slík kort köllum við Samgöngukort. Þá þurfa fyrirtæki fyrst að gera Samgöngusamning við okkur en það er hægt að ganga frá því á heimasíðunni okkar. Eftir það geta starfsmenn fyrirtækisins keypt kortið og fengið

þannig þrjá mánuði í Strætó fritt. Sum fyrirtæki bjóða einnig upp á samgöngustyrk þar sem starfsmenn geta fengið um 7.500 kr. skattfrjálst á hverjum mánuði gegn því að þeir nýti sér vistvænar samgöngur í vinnuna.“

Skúli segir Strætó vera í góðu samstarfi við deilibilanotstuna Zipcar, sem leigir út bíla í skammtímaleigu með stuttum fyrirvara. „Með hverju Samgöngukorti fylgir 1 klst. prufa með þessari þjónustu og fri áskrift á tímabilinu. Hugmynd

okkar með samstarfi við Zipcar er að brúa það bil sem Strætó gæti átt erfitt með að dekkja, eins og þegar fólk þarf að skreppa. Strætó getur hentað vel frá stað A til staðar B en stundum er gott að geta fengið lánaðan bíl þegar notendur þurfa að skreppa á stað C. Zipcar kemur þar inn sem möguleg lausn. Þessir bílar eru staðsettir á við og dreif um borgina svo það ætti ekki að vera langt að sækja næsta bíl.“

Framhald á síðu 2 ➔



„Fyrir foreldra getur það verið afar hagkvæm leið til þess að minnka skutlið að kenna börnunum sínum að taka strætó,“ segir Skúli Örn Sigurðsson. MYND/SIGTRYGGUR ARI

Aukinn umferðarþungi

Umferðin á höfuðborgarsvæðinu þyngist með hverju árinu og er talið að hún muni þyngjast um 3% í ár, miðað við árið í fyrra. Það blasir því við að aukin notkun á öðrum samgöngum létti umferðina talsvert segir hann. „Íbúar höfuðborgarsvæðisins finna svo sannarlega fyrir auknum umferðarþunga, sérstaklega á háanattímum. Þessu fylgja ýmis vandamál eins og álag á vegum, aukinn ferðatími og meiri mengun. Þegar horft er yfir umferðina á morgnana sést líka að í flestum bílum er bara ein manneskja.“

Léleg nýting bíla

Skúli hefur því eytt góðum tíma í að heimsækja fyrirtæki og skóla til að kynna þjónustu Strætó þar sem hann reynir að opna augu fólks fyrir þessum veruleika. „Önnur hugleiðing sem ég fer yfir á kynningum mínum er að fá fólk til þess að velja fyrir sér nýtingu hvers bíls, en flestir einkabílar eru í notkun yfir afar stuttan tíma sólarhringsins. Sterstan hluta dagsins stendur hann kyrr í bílastæði fyrir framan vinnuna eða í innkeyrslunni heima.“

Mjög margar fjölskyldur eiga auk þess tvo bíla þar sem annar bíllinn er nær einungis nýttur í að koma öðrum maknanum til og frá vinnu, segir hann. „Fyrir foreldra getur það verið afar hagkvæm leið til þess að minnka skutlið að kenna börnunum sínum að taka strætó í skólann, á æfingar eða í tómstundir. Við erum til að mynda í góðu samstarfi við íþróttafélagið Fjölmi, en börn þar fá fylgd í strætó frá skólanum og á æfingar. Árskort fyrir 6-11 ára barn kostar 8.600 kr. og árskort fyrir 12-17 ára ungumenni kostar 21.700 kr.“

Hagkvæmur valkostur

Skúli segist gera sér grein fyrir því að strætósamgöngur henti ekki öllum. Hins vegar sé stórt hluti



Strætó er þægilegur, vistvænn og ódýr samgöngumáti sem flestir ættu að geta nýtt oft. Þ.



Upplýsingar um strætóferðir eru skýrar og aðgengilegar.

íbúa höfuðborgarsvæðisins sem hefur ekki prófað kerfið í mörg ár. „Sumir hafa ekki einu sinni kannað hvort strætó sé hagkvæmur valkostur fyrir sig og bara ákveðið að hann henti þeim ekki. Þeir verða svo yfirleitt mjög hissa þegar þeir koma auga á að þjónustan gæti komið sér vel og uppgötva hve einfalt það er að nota strætó í dag, sérstaklega með tækninýjungum eins og appinu.“

Hann bendir á að einfalt sé að prófa að leita að ferð á heimasíðunni, straeo.is, og þar komi skýrt fram besta leiðin á áfangastaðinn. „Það þarf einfaldlega að slá inn upphafs- og áfangastað, dagsetningu og brottfarar- eða komutíma. Vefsíðan reiknar allt út, göngutímann að næstu stoppistöð og hvað ferðalagið tekur þig u.þ.b. langan tíma. Það gæti reynst afar verðmætt að kanna málið nánar, því góðar líkur eru á að þú getir skipt út rekstrarkostnaði bíls fyrir eitt Strætókort.“

Verðskrá árskorta Strætó

- 6 mánaða nemakort með Zipcar-áskrift 28.600 kr.
- 12 mánaða nemakort með Zipcar-áskrift 50.900 kr.
- Samgöngukort með Zipcar-áskrift 63.900 kr.
- Árskort fyrir 12-17 ára 21.700 kr.
- Árskort fyrir 6-11 ára 8.600 kr.



Margir verða hissa, eftir að hafa kynnt sér þjónustu Strætó, hversu einfalt er að nota strætó í dag. Sérstaklega þegar appið er notað þar sem er einfalt að leita eftir réttu ferðunum.

OFHLEÐSLA BÁTIA

Fengsælum sjómönnum kann að þykja freistandi að hlaða bát sinn út í hið óendanlega. Það getur hins vegar skapað mikla hættu þar sem ofhleðsla getur leitt til alvarlegra slysa. Gætum að öryggi okkar og siglum örugg í höfn.

Samgöngustofa 
og verkefnisstjórn um öryggi sjófarenda



Það verður einhver bið eftir því að við getum endanlega sleppt tökum af stýringu og látið bílana sjálfa um aksturinn. MYNDR/NORDICPHOTOS/GETTY

Hindrún í vegi sjálfkeyrandi bíla

Sjálfkeyrandi bíll frá Apple lenti nýlega í árekstri í fyrsta sinn síðan prófanir Apple hófust. Slysið varpar ljósi á vandamál sem þarf að leysa áður en sjálfkeyrandi bílar komast í almenna notkun.

**Oddur Freyr
Þorsteinsson**
oddurfreyr@frettabladid.is



Sjálfkeyrandi bíll í eigu Apple sem var verið að prófa í Kaliforníu lenti nýlega í umferðarslysi þegar keyrt var aftan á hann. Sjálfkeyrandi bíllinn er ekki kennt um óhappið, en það virðist merki-lega algengt að fólk keyri aftan á sjálfkeyrandi bíla. Sjálfkeyrandi bílar eru oft varkárari en mennskir bílstjórar gera ráð fyrir, sem veldur því að mennskir bílstjórar misreikna sig og lenda aftan á þeim. Sjálfkeyrandi bílar gætu því þurft að líkjast mennskum bílstjórum meira áður en þeir geta komist í almenna notkun, svo blönduð umferð hefðbundinna og sjálfkeyrandi bíla gangi upp.

Það var Nissan Leaf rafmagnsbíll sem keyrði aftan á sjálfkeyrandi bílinn, breyttan Lexus RX450h með sjálfstjórnandi skynjum. Slysið átti sér stað í Sunnyvale í Silikondal, nálægt höfuðstöðvum Apple. Það varð kl. 15 um daginn við bestu aðstæður og er rakið til gáleysis ökumannsins sem keyrði Nissan Leaf bílinn. Bill Apple var á um 2 km hraða og var að biða eftir öruggu tækifæri til að beygja inn á hraðbraut, en Nissan Leaf bíllinn var á um 24 km hraða. Enginn meiddist, en bílarnir skemmdust báðir litlilega.

Leynd yfir Project Titan

Apple-bíllinn er talinn vera hluti af metnaðarfullu en leynilegu verkefni hjá tölvurísanum sem kallast Project Titan og þetta er talið



Apple er að feta nýjar slóðir með leynilegu verkefni Project Titan.



Bílar Waymo keyra stundum óþarflega varlega fyrir mennska bílstjóra.

vera fyrsta slysið sem kemur upp í tengslum við það. Apple þarf að gefa skýrslur af prófunum sínum á sjálfkeyrandi bílum og þess vegna er vitað að Apple er að prófa 66 sjálfkeyrandi bíla og hefur skráð 111 ökumenn sem stjórna þeim.

Margir hafa reynt að geta sér til um hvað felst í Project Titan, þar sem Apple gefur engar upplýsingar um það. Orðrómur er á kreiki um að upphaflega hafi staðið til að hanna Apple-bíl með Apple-hugbúnaði, en að með tímanum hafi verkefnið þróast yfir í að vinna með bílaframleiðendum til að hanna tækni sem gerir bíla þeirra sjálfkeyrandi.

Það er ekki vitað hvernig verkefnið gengur, en Apple er að vinna með Volkswagen til að gera Volkswagen T6 sendibíla að sjálfvirkri skutljónustu fyrir starfsmenn í höfuðstöðvum Apple. Því verkefni á að ljúka fyrir árslok en því hefur heyrst fleygt að það klárast ekki á árinu og því þurfi varabíljstjóri að vera til staðar.

Langur vegur fram undan

Tækni í kringum sjálfkeyrandi bíla er komin nógu langt til þess að næstum öll umferðarslys þar sem sjálfkeyrandi bílar koma við sögu verða vegna mannlægra mistaka. En sjálfkeyrandi bílar þurfa ekki bara að geta keyrt örugglega, heldur verða þeir að vera öruggir í blandaðri umferð sjálfkeyrandi bíla og hefðbundinna.

Nýleg skýrsla frá tæknifréttsíðunni The Information fjallaði um stöðu mála hjá Waymo, fyrirtæki sem spratt út frá Google og er að búa til sjálfkeyrandi bíla. Þar hafa

komið upp vandamál tengd því sem mennskir bílstjórar gætu kallað óþarflega varfærnislegan akstur.

Bílar Waymo stoppa stundum skýndilega í aðstæðum þar sem mennskir bílstjórar myndu skjóttast í gegn, til dæmis ef þeir eru að beygja í gegnum umferð yfir akrein. Bílar Waymo koma þannig mennskum bílstjórum stundum á óvart með því að snarstoppa og þá er keyrt aftan á þá.

Þeir sem framleiða hugbúnað fyrir sjálfkeyrandi bíla gætu því þurft að láta sjálfkeyrandi bíla haga sér meira eins og fólk í akstri til að koma í veg fyrir fleiri sams konar slys, því það verður bara algengara að sjálfkeyrandi bílar blandist umferð hefðbundinna bíla í fram-tíðinni. Á meðan bílarnir haga sér öðruvísi í umferðinni en hefðbundnir bílar er hætt við að fólk misreikni hvað þeir ætla að gera og það getur skapað slysa-hættu.

Phil Koopman er próffessor við Carnegie Mellon háskólann í Pennsylvaníu og hugbúnaðarverkfræðingur sem veitir fyrirtækjum sem framleiða sjálfkeyrandi bíla ráðgjöf. Hann segir að mörg fyrirtæki séu bjartsýn á að sjálfkeyrandi bílar verði komnir í almenna notkun innan örfárra ára, en hann sé ekki sannfærður. Hann segir að þessi tækni sé enn ný og óþroskuð og það sé ekki búð að finna út úr því hvernig hún virkar. Spennan og bjartsýnin sé því ekki í takt við raunverulega stöðu tækninnar í dag. Það geti því verið nokkuð langur vegur fram undan áður en almenn-ingur getur treyst á bílinn til að koma sér á áfangastað.