



ALMENNINGSSAMGÖNGUR Á LANDSVÍSU

Núverandi staða, ávinningur af nýtingu og þróunarmöguleikar

15.04.2019



SKÝRSLA – UPPLÝSINGABLAÐ

SKJALALYKILL

2970-245-SKY-001-V01

SKÝRSLUNÚMÉR / SÍÐUFJÖLDI

01 / 149

VERKEFNISSTJÓRI – EFLA

Bergþóra Kristinsdóttir

LYKILORÐ

Almenningssamgöngur, samgöngur, Strætó, áætlunarflug, innanlandsflug, ferja, siglingar, landsbyggð, Norðurland eystra, Norðurland vestra

STAÐA SKÝRSLU

- Í vinnslu
- Drög til yfirlustrar
- Lokið

DREIFING

- Opin
- Dreifing með leyfi verkkaupa
- Trúnaðarmál

TITILL SKÝRSLU

Almenningssamgöngur á landsvísu – núverandi staða, ávinningur af nýtingu og þróunarmöguleikar

VERKHEITI

Rannsóknarverkefni - Almenningssamgöngur á landsvísu

VERKKAUPI

Vegagerðin, Skipulagsstofnun

HÖFUNDUR

Sólrún Svava Skúladóttir, Daði Baldur Ottósson, Hlökkver Stefán Þorgeirsson

ÚTDRÁTTUR

Í þessari skýrslu var unnið að því að safna saman upplýsingum um almenningssamgöngur á landsvísu óháð því hvort þær væru í lofti, legu eða láði. Safnað var saman upplýsingum um farþegafjölda Strætó bs. á landsbyggðinni, innanlandsflugvalla og ferjusiglinga og þær greindar frekar. Farið var yfir núverandi stöðu almenningssamgangna á landi, stöðu innanlandsflugs og stöðu ferjusiglinga. Að auki var gerð greining á tengingum á milli mismunandi ferðamáta almenningssamgangna, þ.e. tengingar við hafnir sem sinna ferjusiglingum og tengingar við innanlandsflugvelli. Gerð var nánari greining á Norðurlandi vestra og Norðurlandi eystra á núverandi ástandi og gæðum almenningssamgangna þar sem þjónustukjarnar voru greindir og þjónustustig metið. Þá voru gerðar tillögur að úrbótum fyrir almenningssamgöngur í landshlutanum.



Verkefnið er unnið með styrk frá Vegagerðinni og Skipulagsstofnun.

Höfundar skýrslunnar bera ábyrgð á innihaldi hennar. Niðurstöður hennar ber ekki að túlka sem yfirlýsta stefnu Vegagerðarinnar, Skipulagsstofnunar eða álit þeirra stofnana eða fyrirtækja sem höfundar starfa hjá.

SAMANTEKT

STAÐA ALMENNINGSSAMGANGNA Á LANDI

- Akstur áætlunarbíla milli þéttbýliskjarna á landsbyggðinni er rekinn af landshlutasamtökum sveitarfélaga. Meirihluti landshlutasamtaka hafa gert þjónustusamning við Strætó bs., að undanskyldum Fjórðungssambandi Vestfirðinga og SSA, um að skipuleggja leiðarkerfið, fá aðgang að farmiðakerfi og þjónustuveri Strætó bs. og hafa umsjón með útboðum fyrir akstur og eftirlit með akstri á vegum verktaka.
- Vinsælustu leiðir Strætó á landsbyggðinni eru leiðir 57 (Rvk-Ak), leið 55 (KEF-Rvk) og leið 51 (RVK-Höfn). Þessar leiðir tengja Reykjavík við fjölmennustu þéttbýlisstaðina úti á landi. Mestur farþegafjöldi hjá Strætó bs. á landsbyggðinni á tímabilinu júní 2016 til maí 2017 var í ágúst þar sem farþegafjöldinn var tæplega 47.200 farþegar en sá lægsti var í desember með tæplega 27.100 farþega.
- Almennt séð eru leiðir í næsta nágrenni höfuðborgarsvæðisins með tíðari ferðir (s.s. leiðir til Reykjanesbæjar, Akraness, Borgarness, Hveragerðis og Selfoss) en leiðir lengra frá höfuðborgarsvæðinu. Algeng tíðni ferða til áfangastaða sem eru lengra frá höfuðborgarsvæðinu er um 1-4 ferðir á dag en nær höfuðborgarsvæðinu er algeng tíðni ferða um 10-13 ferðir á dag.
- Kannanir gefa til kynna að lágt hlutfall íbúa landsins nota strætó/áætlunarferðir reglulega, en kannanir ferðamálastofu gefa til kynna að um þriðjungur ferðamanna noti strætó/áætlunarferðir.
- Ekki eru til greiningar á notendum Strætó bs. á landsbyggðinni, þ.e. hvort um sé að ræða íbúa á svæðinu, innlenda eða erlenda ferðamenn eða gesti úr nágrennabyggð.
- Köllun er eftir frekari fjármagni frá ríkissjóði frá landshlutasamtökum til að standa undir þjónustu áætlunaraksturs.
- Mikilvægt er að skilgreina betur hlutverk landshlutasamtaka þegar kemur að almenningssamgöngum, sem og hvaða þjónustustig ber að halda uppi.
- Landshlutasamtök telja að samkeppni geri Strætó á landsbyggðinni erfitt fyrir, en þó liggur ekki fyrir greining á því hvernig og í hvaða mæli sú samkeppni hefur áhrif á farþegagrunn og þar með farþegatekjur Strætó á landsbyggðinni. Ágreiningur hefur verið um hvort að einkaaðilar eigi rétt á að keyra ákveðnar leiðir sem landshlutasamtök hafa einkarétt yfir.
- Rekstrarerfiðleikar hafa einkennt málaflokkinn á landsbyggðinni. Greina þarf betur samspil rekstrarkostnaðs við farþegafjölda, tíðni ferða og akstursvegalengdir.
- Á seinustu árum hefur færst í aukana að fólk leiti eftir samferðafélaga á netinu þar sem greitt er fyrir sætið eða tekið er þátt í eldsneytiskostnaði. Stjórnvöld og sveitarfélög gætu skoðað þennan ferðamáta betur til að auka ferðafrelsi fólks út á landi. Þetta getur verið sérstaklega mikilvægt fyrir smærri byggðarlög þar sem erfitt er að halda úti reglulegum almenningssamgöngum.

STAÐA INNANLANDSFLUG

- Innanlandsflug þjónar fyrst of fremst tengingu þéttbýlisstaða úti á landi við höfuðborgarsvæðið.
- Innanlandsflugvellir eru að 2/3 hluta reknir á kostnað ríkissjóðs og framlög notenda standa undir þriðjungi kostnaðar. Áætlunarflug er rekið á markaðslegum forsendum til Ísafjarðar, Akureyrar, Húsavíkur, Egilsstaða og Vestmannaeyja en aðrar áætlunarferðir eru styrktar af ríkinu.
- Flugfélögin Air Iceland Connect, Flugfélagið Ernir og Norlandair bjóða upp á innanlandsflug til 12 áfangastaða hér á landi.
- Algengast er að flestar komu- og brottfarir séu að sumri til, nema á Akureyri, Gjögri og Þingeyri þar sem flestir farþegar fóru um haust. Um 52% af öllum komu- og brottförum á innanlandsflugvöllum hér á landi eru á Reykjavíkflugvelli, þar á eftir eru komu- og brottfarir á Akureyrarflugvelli með um 24% af öllum komu- og brottförum.
- Langflestir farþegar ferðast á milli Reykjavíkur og Akureyrar, þar á eftir koma Egilsstaðir, Ísafjörður, Húsavík og Vestmannaeyjar.
- Verðlag á innanlandsflugi er óstöðugt og oft er dýrt að panta flug með stuttum fyrirvara. Íbúar á landsbyggðinni hafa kallað eftir viðráðanlegu og jafnara fargjaldi til að geta sótt þjónustu í Reykjavík með flugi.
- Dæmi erlendis frá sýna að niðurgreiðsla stjórnvalda eykur notkun innanlandsflug meðal íbúa sem búa úti á landi.
- Greiningar á innanlandsflugi gefa til kynna að flutningur á innanlandsflugi til Keflavíkur myndi draga úr fjölda innlendra farþega en auka hlutfall erlendra farþega sem nýta innanlandsflug.
- Hætt var við beint flug frá Akureyri og Keflavíkur (í byrjun árs 2018) þar sem eftirspurn var ekki næganleg sem gefur til kynna að mögulega eru ekki markaðsskilyrði til hafa áætlunarferðir til bæði Reykjavíkur og Keflavíkur. Hins vegar hófst flug í tengslum við millilandaflug að nýju (lok árs 2018) milli Akureyrar og Keflavíkur og er vonast til þess að fleiri muni nýta sér þá þjónustu.
- Fjöldi erlendra farþega í innanlandsflugi hefur ekki aukist í takt við aukna fjölgun erlendra ferðamanna hér á landi á allra síðustu árum.

STAÐA FERJUSIGLINGA

- Vegagerðin styrkir rekstur fimm ferjuleiða að undangengnu útboði.
- Vegagerðin á þrjár ferjur Herjólf sem siglir til Vestmannaeyja frá Landeyjahöfn, Hríseyjarferjuna Sævar sem siglir frá Árskógsströnd og Grímseyjarferjuna Sæfara sem siglir frá Dalvík. Jafnframt styrkir Vegagerðin ferjuleið Baldurs sem siglir yfir Breiðafjörðinn frá Stykkishólmi í Flatey og endar að Brjánslæk og Flóabátinn Anný sem siglir frá Neskaupsstað til Mjóafjarðar.
- Halli hefur verið á rekstri ferjusiglinga sem má m.a. rekja til vandamála varðandi Landeyjarhöfn.
- Mikill munur er á farþegafjölda eftir ferjum og mánuðum. Flestir farþegar eru á sumrin, og ferðast flestir með Herjólf og fæstir með Sæfara. Algengt er að færri ferðir séu farnar á veturnar.
- Verðlag á ferjusiglingum er ekki breytilegt, líkt og þekkist fyrir innanlandsflug.

TENGINGAR MILLI ALMENNINGSSAMGANGNA

- Eins og staðan er í dag eru áætlunarferðir með strætó, ferjusiglingar og flug að mestu þrjú sjálfstæð kerfi sem hafa litla samtengingu og nýtast því ekki eins vel og hægt væri.
- Ekki eru góðar tengingar með almenningssamgöngum við fjölfarnasta innanlandsflugvöllinn á landsbyggðinni þ.e. á Akureyri. Engir áætlunarbílar eiga leið á milli flugvallarins og Akureyrar.
- Upplýsingagjöf um almenningssamgöngur á Keflavíkurflugvelli er takmörkuð.
- Strætó á landsbyggðinni keyrir frá Mjódd að undanskildri leið 55 sem fer frá BSÍ til Keflavíkur. Aðrir aðilar dreifast miðsvæðis um höfuðborgarsvæðið. Greina þarf betur hvernig færsla upphafsstöð landsbyggðarstrætó til BSÍ getur aukið þjónustustig og samkeppnishæfni Strætó á landsbyggðinni.
- Tengingar við hafnir eru í flestum tilvikum takmarkandi eða ekki til staðar. Landeyjahöfn er þó með tengingu með Strætó.
- Mikilvægt er að samhæfa kerfið og gera það skilvirkt og fyrirsjánalegt gagnvart neytendum til að það geti þjónað sem þáttur í uppbyggingu og efnahagsstarfssemi.
- Aðgengi að upplýsingum varðandi almenningssamgöngur á landsvísu má finna á mismunandi heimasíðum. Gott væri ef allar upplýsingar mætti finna á einum stað.

Samantekt á tengingum

Tenging: A.m.k. ein tenging til og frá ferð með ferju eða flugi	
Takmörkuð tenging: Löng vegalengd í tengingu, mikill biðtími, og/eða engin tenging í ferð eða einungis ein tenging til/frá ferð með ferju eða flugi.	
Engin tenging: Engin tenging í eða úr ferð með ferju eða flugi.	

FLUGVELLIR	FJ. KOMU- OG BROTTFARA	NIÐURSTAÐA	HAFNIR	FJ. KOMU- OG BROTTFARA	NIÐURSTÖÐUR
Reykjavík	417.000	Tenging	Landeyjahöfn	338.500	Tenging
Akureyri	188.800	Takmörkuð	Vestmannaeyjar		Engin
Egilsstaðir	96.600	Tenging	Stykkishólmur	56.800	Takmörkuð
Ísafjörður	33.000	Tenging	Brjánslækur		Takmörkuð
Húsavík	20.400	Engin	Árskógssandur	86.600	Takmörkuð
Vestmannaeyjar	19.000	Engin	Hrísey		Engin
Höfn	11.200	Tenging	Dalvík	7.100	Takmörkuð
			Grimsey		Engin

VIÐHORFSKÖNNUN MEÐAL ÍBÚA Á NORÐURLANDI

Gerð var viðhorfskönnun meðal íbúa á Norðurlandi þar sem spurt var út í ferðavenjur og viðhorf til almenningssamgangna. Helstu niðurstöður eru eftirfarandi:

- Algengast var að fólk þyrfti oftast að ferðast til staðar innan eigin búsvæðis og var hæsta hlutfall þeirra sem þyrftu oftast að ferðast innan eigin búsvæðis meðal íbúa á Akureyri en það lægsta meðal íbúa á Skagaströnd.

- Algengasta ástæða þess að svarendur ferðuðust oftast til höfuðborgarsvæðisins var til að heimsækja ættingja og/eða vini (56%), því næst að sækja lækniþjónustu (32%) og þar á eftir til að fara í frí erlendis (22%).
- Fáir á landsbyggðinni nýta Strætó til að komast á milli staða innan landshluta. Hæsta hlutfall þeirra sem nýtir Strætó er meðal íbúa á Akureyri en þar eru 5 innanbæjarvagnar og 4 aðrar leiðir sem keyra um. Tæp 14% nýta almenningssamgöngur tvisvar sinnum á ári eða oftast til að komast milli staða innan landshluta og rúm 8% nýta Strætó jafn oft til að komast til höfuðborgarsvæðisins.
- Fáir nýta sér ferjusiglingar að jafnaði.
- Fólk á aldrinum 18-29 ára nýtir Strætó á landsbyggðinni í meira mæli en eldri aldurshópar.
- Íbúar á Norðurlandi vestra (utan Sauðárkróks) nýta Strætó meira til að ferðast til höfuðborgarsvæðisins en íbúar annarra svæða á Norðurlandi. Lægsta hlutfall þeirra sem nýta Strætó er meðal íbúa á Húsavík. Þetta gefur til kynna að það dragi úr notkun Strætó til og frá höfuðborgarsvæðinu eftir því sem fjarlægð frá höfuðborgarsvæðinu eykst.
- Svarendur voru almennt ósáttari með almenningssamgöngur til höfuðborgarsvæðisins en innan sveitarfélags.
- Íbúar á Norðurlandi eystra (utan Akureyri og Húsavíkur) voru síst ánægðir með almenningssamgöngur til höfuðborgarsvæðisins miðað við íbúa á öðrum svæðum.
- Svarendur nýttu innanlandsflug í meira mæli en aðra almenningssamgönguferðamáta.
- Fleiri svarendur sögðust verða óánægðir ef innanlandsflug myndi flytjast til Keflavíkurflugvallar.
- Helstu úrbætur sem svarendur völdu sem myndi hvetja til aukinnar notkunar á Strætó á landsbyggðinni voru ódýrara fargjald, styttri ferðatími, aukin tíðni ferða og tímaáætlun sé aðlöguð að þörfum heimamanna.
- Helstu úrbætur sem svarendur völdu sem myndi hvetja til aukinnar notkunar á innanlandsflugi voru ódýrara fargjald, niðurgreitt fargjald fyrir heimamenn, aukin tíðni ferða og að tímaáætlun sé aðlöguð að þörfum heimamanna.
- Skv. niðurstöðum könnunar er eftirspurn eftir því að verð á almenningssamgöngum lækki.
- Frekari niðurstöður má sjá í kafla 7.

GREINING ALMENNINGSAMGANGNA Á NORÐURLANDI

NORÐURLAND VESTRA

- Segja má að það kerfi sem er í dag á Norðurlandi vestra sé að skila þeim markmiðum sem koma fram í tillögu að samgönguáætlun 2019-2033 þar sem stefnt er að því að minnsta kosti ein tegund almenningssamgangna sé í boði til þéttbýlisstaða með fleiri en 100 íbúa.
- Leiðarkerfi Strætó bs. fer að öllum þéttbýlisstöðum innan landshlutans sem eru með 100 íbúa eða fleiri.
- Innan landshlutans þurftu flestir að ferðast oftast til Sauðárkróks (skv. niðurstöðum viðhorfskönnunar). Hæsta hlutfall þeirra sem oftast þurftu að ferðast innan eigin búsvæðis var meðal íbúa á Sauðárkróki og það lægsta meðal íbúa á Skagaströnd.

- Þrjár leiðir með pöntunarþjónustu keyra innan landshlutans. Af þeim er leið 84 mest notuð sem fer á milli Blönduóss og Skagastrandar. Hlutfall ferða miðað við íbúafjölda er lægst þar sem pöntunarþjónustan er í boði.
- Um 35% íbúa á Norðurlandi vestra voru mjög eða fremur ánægðir með stöðu almenningsamganga innan sveitarfélags, um 19% voru mjög eða fremur óánægðir.
- Í öllum tilfellum er ódýrara fyrir einstaklinga að ferðast með Strætó bs. á landsbyggðinni frá stöðum á Norðurlandi vestra en að keyra einn í bíl sömu ferð. Staðan breytist hins vegar ef tveir eða fleiri deila með sér kostnaði einkabíls.
- Fólk á það til að taka aðeins til greina bensínkostnað sem þann kostnað sem leggja þarf út fyrir ferð og því þykir fólki ferðin oft ódýrari en hún í raun og veru er. Ef einungis er tekin inn bensínkostnaður er í öllum tilfellum að ódýrara að ferðast einn í einkabíl m.v. sömu ferð í Strætó bs. frá stöðum á Norðurland vestra.
- Í öllum tilfellum tók lengri tíma að fara ferð með Strætó m.v. sömu fer í einkabíl nema frá Varmahlíð að Sauðárkróki þar sem tíminn er sá sami. Mesti munurinn var þegar ferðast var á milli Hofsós og Reykjavíkur, um 1 klst og 50 mín tímamismunur.
- Eins og staðan er í dag er ekki mögulegt að sækja vinnu eða skóla með almenningsamgöngum á milli sveitarfélaga eða frá dreifbýli að þéttbýli á norðurlandi vestra.
- Allir þéttbýlisstaðir með yfir 100 íbúa á Norðurlandi vestra eru með miðlungsþjónustu nema Hofsós og Hólar sem eru með lágmarksþjónustu.

NORÐURLAND EYSTRA

- Það kerfi sem er í dag á Norðurlandi eystra skilar ekki þeim markmiðum sem koma fram í tillögu að samgönguáætlun 2019-2033, þar sem m.a. er stefnt að því að minnsta kosti ein tegund almenningsamgangna sé í boði til þéttbýlisstaða með fleiri en 100 íbúa.
- Leiðarkerfi Strætó bs. fer ekki að öllum þéttbýliskjörnum með fleiri en 100 íbúa. Ekki er farið til Raufarhafnar, Kópaskers, Þórshafnar, Grenivíkur og Hrafnegils.
- Niðurstöður viðhorfskönnunar sýna að flestir svarendur ferðast oftast til Akureyrar (í flestum tilfellum vegna vinnu eða skóla). Hæsta hlutfall þeirra sem þurftu oftast að ferðast til staðar innan eigin búsvæðis var meðal íbúa á Húsavík. Hæsta hlutfall þeirra sem þurftu oftast að ferðast til staðar á Akureyri og bjuggu utan Akureyrar var meðal íbúa á Dalvík.
- Fjölfarnasti flugvöllurinn á Norðurlandi eystra er á Akureyri. Fæstir fóru á flugvöllinn í Þórshöfn. Brottfararþegar á Akureyri voru 4.000 fleiri en komufarþegar árið 2016.
- Mikill munur er á farþegafjölda ferja á Norðurlandi eystra eftir mánuðum þar sem mikill toppur er í farþegafjölda yfir sumartímamann.
- Engin áætlunarbíll fer frá Akureyrarflugvelli. Lagt er til að hefja tilraunaakstur fyrir flugvöllinn. Enginn áætlunarbíll fer að höfninni við Árskógssand þar sem hægt er að sigla til Hríseyjar. Enginn áætlunarbíll fer frá flugvöllinum á Húsavík eða frá flugvöllinum á Þórshöfn.
- Um 30% svarenda á Norðurlandi eystra voru mjög eða fremur ánægðir með stöðu almenningsamgangna innan sveitarfélags og um 20% svarenda voru fremur eða mjög óánægðir.
- Í öllum tilfellum var ódýrara að ferðast með Strætó bs. á landsbyggðinni frá stöðum á Norðurlandi vestra en að keyra einn í bíl sömu ferð nema þegar ferðast er á milli Reykjahlíðar

og Húsavíkur. Ef tveir eða fleiri ferðast saman og deila með sér kostnaði verður ferð í einkabíl í öllum tilfellum ódýrari.

- Í öllum tilfellum er fljótlegra að fara með einkabíl en Strætó. Mesti munurinn er þegar ferðast er á milli Siglufjarðar og Reykjavíkur þar sem tímamismunurinn er rúmlega þrjár klukkustundir.
- Ferðir Strætó leiða miðast að jafnaði að því að að fólk geti komist til og frá Akureyri á ákveðnum tímum á morgnanna og síðdegis, enda fleiri sem sækja vinnu eða skóla þar.
- Ekkert skýli er fyrir farþega Strætó bs. á biðstöðvum þar sem helstu leiðir í landshlutanum stoppa.
- Þjónustustig þéttbýliskjarna á Norðurlandi eystra er mismunandi eftir stöðum. Á Akureyri er hámarksþjónusta en miðlungs þjónusta er í þéttbýliskjörnum þar sem leiðir 78 eða 79 fara um. Á öðrum stöðum er lágmarksþjónusta. Á fjórum stöðum er ekkert þjónustustig metið þar sem engar almenningssamgöngur eru í boði, þ.e. fyrir Grenivík, HrafnGil, Kópasker og Raufarhöfn.

MAT Á ÞJÓNUSTUSTIGI

Taflan hér að neðan sýnir skilgreiningar sem nýttar voru við mat á þjónustustigi.

Lágmarksþjónusta	Tenging 3-7 sinnum í viku við stað þar sem hægt er að ná tengingu inn á samgöngunetið.
Miðlungsþjónusta	Tenging 7 sinnum eða oftar í viku við stað þar sem hægt er að fá tengingu inn á samgöngunetið. Möguleiki á ferð fram og til baka samdægurs til næsta 3.-5. Stigs þjónustukjarna, minnst einu sinni í viku.
Hámarksþjónusta	Daglegar tengingar við önnur svæði og reglulegar ferðir innan þess.

Niðurstöður við mat á þjónustustigi fyrir þéttbýliskjarna á Norðurlandi:

NORÐURLAND VESTRA	ÍBÚAFJ. ¹	METIÐ ÞJÓNUSTUSTIG	NORÐURLAND EYSTRA	ÍBÚAFJ.	METIÐ ÞJÓNUSTUSTIG
Hvammstangi	564	Miðlungs	Akureyri	18.342	Hámarks
Blönduós	795	Miðlungs	Árskógssandur	94	Lágmarks
Skagaströnd	473	Miðlungs	Dalvík	1.334	Miðlungs
Sauðárkrókur	2.564	Miðlungs	Grenivík	281	x
Varmahlíð	128	Miðlungs	Grimsey	67	Lágmarks
Hólar	76	Lágmarks	Hauganes	115	Lágmarks
Hofsós	146	Lágmarks	HrafnGil	235	x
Strjábýli á Norðurlandi vestra	2.363	Lágmarks	Hrísey	153	Lágmarks
			Húsavík	2.176	Miðlungs
			Kópasker	109	x
			Mývatn-Reykjahlíð	166	Lágmarks
			Ólafsförður	796	Miðlungs
			Raufarhöfn	173	x
			Siglufjörður	1.201	Miðlungs
			Svalbarðseyri	326	Miðlungs
			Þórshöfn	346	Lágmarks

¹ (Hagstofa Íslands, 2017).

EFNISYFIRLIT

SAMANTEKT	I
1 INNGANGUR	1
1.1 Almennt um almenningssamgöngur á landsvísu	1
1.2 Markmið verkefnis	2
1.3 Uppbygging skýrslu	3
2 STAÐA ALMENNINGSAMGANGNA Á LANDI	4
2.1 Almenningssamgöngur landshlutasamtaka	4
2.1.1 Strætó á landsbyggðinni	4
2.1.2 Almenningssamgöngur á Austurlandi og Vestfjörðum	5
2.1.3 Aðrar áætlunarferðir	7
2.2 Rekstrarerfiðleikar	7
2.2.1 Farþegafjöldi eftir að Strætó bs. tók við akstri af sérleyfishöfum	8
2.2.2 Samkeppni	8
2.2.3 Erfiðleikar landshlutasamtaka	9
2.3 Farþegatölur	11
2.4 Notendur	14
2.4.1 Vesturland	15
2.4.2 Suðurland	17
2.5 Samferða	20
2.6 Samantekt	21
3 STAÐA INNANLANDSFLUGS	23
3.1 Ferðir í boði	24
3.2 Farþegatölur	24
3.3 Verðlag á flugi	26
3.4 Notendur	28
3.4.1 Innlendir farþegar	28
3.4.2 Erlendir farþegar	28
3.5 Áhrif ef miðstöð innanlandsflugs flyst til Keflavíkur.	29
3.6 Samantekt	30
4 STAÐA FERJUSIGLINGA	31
4.1 Kostnaður	31
4.2 Farþegafjöldi	32
4.3 Verðlag ferjusiglinga	33
4.4 Notendur	34
4.5 Samantekt	34
5 TENGINGAR MILLI ALMENNINGSAMGANGNA OG AÐGENGI AÐ UPPLÝSINGUM	35
5.1 Tengingar áætlunarferða höfuðborgarsvæðisins við landsbyggðina	35
5.1.1 Aðstaða við Mjódd	35
5.1.2 Samgöngumiðstöð við BSÍ	36
5.2 Tengingar við flugvelli	37
5.2.1 Aðstaða við Keflavíkflugvöll fyrir Strætó bs.	37

5.2.2	Reykjavíkurlugvöllur	38
5.2.3	Flugvöllurinn á Akureyri	39
5.2.4	Flugvöllurinn á Húsavík	39
5.2.5	Aðrir flugvellir	40
5.2.6	Samantekt	40
5.3	Tengingar við hafnir	41
5.3.1	Herjólfur	41
5.3.2	Baldur	42
5.3.3	Sævar og Sæfari	42
5.3.4	Samantekt	43
5.4	Aðgengi að upplýsingum	43
5.4.1	Publictransport.is	43
5.4.2	Strætó bs.	44
5.4.3	Google Maps kortavefurinn	45
5.5	Samantekt	45
6	VINNULAG OG SKIPULAGNING ALMENNINGSSAMGANGNA Á LANDSVÍSU	46
6.1	Aðferðarfræði	46
6.2	Val á landshluta til greiningar	46
6.3	Vinnulag	47
6.4	Staða samgangna og gögn	47
6.5	Skilgreiningar byggðasvæða	47
6.6	Skilgreining þjónustukjarna	48
6.7	Skilgreining þjónustustiga	48
6.8	Vinnulag matsins fyrir Norðurland vestri og Norðurland eystri	49
7	VIÐHORFSKÖNNUN MEÐAL ÍBÚA Á NORÐURLANDI	50
7.1	Markmið viðhorfskönnunarinnar	50
7.2	Hönnun könnunar	50
7.3	Framkvæmd könnunar	50
7.4	Spurningar	51
7.5	Niðurstöður	52
7.5.1	Grunnupplýsingar	52
7.5.2	Ferðamynstur	52
7.5.3	Notkun almenningssamgangna að jafnaði	55
7.5.4	Tilgangur ferða til höfuðborgarsvæðisins	59
7.5.5	Helstu úrbætur	59
7.5.6	Viðhorf til almenningssamgangna	61
7.6	Túlkun á niðurstöðum	63
7.6.1	Ferðamynstur	63
7.6.2	Strætó innan landshluta	63
7.6.3	Strætó til/frá höfuðborgarsvæðinu	64
7.6.4	Ferjur og Innanlandsflug	65
7.7	Samantekt	66
8	GREINING ALMENNINGSSAMGANGNA Á NORÐURLAND VESTRA OG NORÐURLANDI EYSTRA	68

8.1	Inngangur	68
8.2	Norðurland vestra	68
8.2.1	Staðhættir	68
8.2.2	Staða samgangna	71
8.2.3	Farþegafjöldi Strætó bs. á Norðurlandi vestra	72
8.2.4	Kostnaður samgangna	75
8.2.5	Þarfir	77
8.2.6	Gæði biðstöðva	78
8.2.7	Niðurstöður	79
8.3	Norðurland eystra	80
8.3.1	Staðhættir	80
8.3.2	Staða samgangna	84
8.3.3	Farþegafjöldi Strætó bs. á Norðurlandi eystra	88
8.3.4	Kostnaður samgangna	93
8.3.5	Þarfir	95
8.3.6	Gæði biðstöðva	97
8.3.7	Niðurstöður	97
8.4	Tillögur að úrbótum	99
8.5	Samantekt	100
9	LOKAORÐ	102
10	HEIMILDASKRÁ	104
	VIÐAUKI A VIÐHORFSKÖNNUN MEÐAL ÍBÚA Á NORÐURLANDI	111
	VIÐAUKI B TÍMATÖFLUR OG GJALDSKRÁ STRÆTÓ BS.	122

MYNDASKRÁ

Mynd 2.1	Leiðakerfi Strætó bs. úti á landi árið 2018.	5
Mynd 2.2	Leiðakerfi Strætisvagna Austurlands.	6
Mynd 2.3	Leiðakerfi á Ísafirði og í nágrennabæjum sem Strætisvagnar Ísafjarðar hafa umsjón með.	7
Mynd 2.4	Heildarfjöldi farþega hjá Strætó bs. fyrir leiðir 51-89. Farþegatölur frá júní 2016-maí 2017.	12
Mynd 2.5	Leiðir 51, 55 og 57 eru með langstærsta farþegagrunninn.	14
Mynd 2.6	Hlutfall komu- og brottfarafarþega á árstímabili miðað við íbúafjölda á Vesturlandi.	17
Mynd 2.7	Hlutfall komu- og brottfarafarþega á árstímabili (júní 2016-maí 2017) miðað við íbúafjölda á Suðurlandi.	19
Mynd 2.8	Notkun samferðahópa og vefsíða að jafnaði.	21
Mynd 3.1	Áfangastaðir áætunarflugs á Íslandi. Rauður litur er Flugfélagið Ernir, blár litur er Air Iceland Connect.	24
Mynd 3.2	Heildarfjöldi komu- og brottfarafarþega fyrir flugvelli með áætunarflug á Íslandi 2016. Fyrri hluti.	25
Mynd 3.3	Heildarfjöldi komu- og brottfarafarþega fyrir flugvelli með áætunarflug á Íslandi 2016. Seinni hluti.	26
Mynd 4.1	Fjöldi brott- og komufarþegar í ferjum á Íslandi fyrir árið 2016.	33
Mynd 5.1	Aðstaða fyrir utan Mjódd.	36
Mynd 5.2	Stoppistöðvar leiðar 55 við Keflavíkflugvöll. Rauður hringur sýnir strætóstoppistöð fyrir leið 55, gul lína sýnir mögulega gönguleið að stoppistöð. Mynd fengin af Google maps.	38
Mynd 5.3	Yfirlitsmynd af Reykjavíkflugvelli. Loftmynd fengin af Borgarvefsjá. Rauðir punktar eru strætóstoppistöðvar fyrir leið 15 (vinstra megin) og leið 5.(hægra megin)	39
Mynd 5.4	Leiðarlykill Publictransport.is.	44
Mynd 5.5	Skjaskot af heimasíðu Strætó bs. Hægt er að leita að ferð og sjá hvar vagnar eru á rauntímakorti.	44
Mynd 6.1	Vinnulag og skipulagning almenningsamgangna.	47
Mynd 7.1	Yfirlit yfir búsetu þátttakenda og á hvaða svæði þeir þurfa að ferðast oftast til.	54
Mynd 7.2	Notkun Strætó að jafnaði, innan landshlut og utan.	55
Mynd 7.3	Notkun innanlandsflug og ferjusiglinga að jafnaði.	55
Mynd 7.4	Notkun samferða hópa og fjöldi ferða til höfuðborgarsvæðisins að jafnaði.	56
Mynd 7.5	Spurning 4. Helsti tilgangur ferðar til höfuðborgarsvæðisins.	59
Mynd 7.6	Heildarmat á úrbótum til aukinnar notkunar á Strætó á landsbyggðinni. Hér hefur vægi hvers vals verið tekið með í útreikningum.	60
Mynd 7.7	Heildarmat á úrbótum til aukinnar notkunar á innanlandsflugi. Hér hefur vægi hvers vals verið tekið með í útreikningum.	61
Mynd 7.8	Ánægja með almenningsamgöngur á Norðurlandi.	62
Mynd 7.9	Viðhorf til flutnings innanlandsflugs til Keflavíkflugvallar.	62
Mynd 8.1	Vinnusóknarsvæði á Norðurlandi vestra 2014.	69
Mynd 8.2	Leiðir 83, 84 og 85. Rauð lína er leið 57.	72
Mynd 8.3	Hlutfall komu- og brottfarafjölda á árstímabili miðað við íbúafjölda.	74
Mynd 8.4	Ánægja svarenda á Norðurlandi vestra með stöðu almenningsamganga	75
Mynd 8.5	Stoppistöðin á Sauðárkróki.	78
Mynd 8.6	Stoppistöð við Varmahlíð.	78
Mynd 8.7	Vinnusóknarsvæði fyrir Norðurland eystra 2014.	81

Mynd 8.8	Farþegafjöldi fyrir Akureyrarflugvöll árið 2016.	85
Mynd 8.9	Farþegafjöldi á flugvælinum á Húsavík, Grímsey, Mývatni og Þórshöfn. Komu- og brottfarafarþegar árið 2016.	86
Mynd 8.10	Farþegafjöldi ferja á Norðurlandi eystra árið 2016. Komu- og brottfarafarþegar	86
Mynd 8.11	Strætóleiðir milli þéttbýliskjarna á Norðurlandi eystra.	88
Mynd 8.12	Farþegafjöldi yfir tímabilið júní 2016-maí 2017 fyrir leiðir 56, 78 og 79.	89
Mynd 8.13	Hlutfall komu- og brottfarafjölda miðað við íbúafjölda í þéttbýlum á Norðurlandi eystra.	91
Mynd 8.14	Ánægja svarenda á Norðurlandi eystra með stöðu almenningsamganga	93
Mynd 8.15	Stoppistöð við Hof á Akureyri.	97
Mynd 10.1	Vetraráætlun 2017-2018 fyrir leið 57 frá Akureyri til Rvk. á virkum dögum og sunnudögum.	122
Mynd 10.2	Vetraráætlun 2017-2018 fyrir leið 57 frá Rvk. til Akureyrar á virkum dögum og sunnudögum.	123
Mynd 10.3	Vetraráætlun 2017-2018 fyrir leið 83 á virkum dögum og sunnudögum.	123
Mynd 10.4	Vetraráætlun 2017-2018 fyrir leið 83 á laugardögum.	124
Mynd 10.5	Vetraráætlun 2017-2018 fyrir leið 84 á virkum dögum og sunnudögum.	124
Mynd 10.6	Vetraráætlun 2017-2018 fyrir leið 84 á laugardögum.	124
Mynd 10.7	Áætlun fyrir leið 56 veturinn 2017-2018 á virkum dögum.	124
Mynd 10.8	Áætlun fyrir leið 78 veturinn 2017-2017 á virkum dögum.	125
Mynd 10.9	Áætlun á sunnudögum fyrir leið 78 veturinn 2017-2018. Enginn akstur á laugardögum.	125
Mynd 10.10	Áætlun fyrir leið 79 veturinn 2017-2018 á virkum dögum.	125
Mynd 10.11	Áætlun fyrir leið 79 veturinn 2017-2018 á sunnudögum. Enginn akstur á laugardögum.	126
Mynd 10.12	Áætlun fyrir leið 55 veturinn 2017-2018 á virkum dögum. Keflavíkurlflugvöllur til Reykjavíkur.	126
Mynd 10.13	Áætlun fyrir leið 55 veturinn 2017-2018. Reykjavík til Keflavíkurlflugvallar.	126
Mynd 10.14	Áætlun fyrir leið 55 veturinn 2017-2018 á laugardögum.	127
Mynd 10.15	Áætlun fyrir leið 55 veturinn 2017-2018 á laugardögum. Hafnarfjörður til Keflavíkurlflugvallar.	127
Mynd 10.16	Áætlun fyrir leið 55 fyrir veturinn 2017-2018 á sunnudögum.	128
Mynd 10.17	Áætlun fyrir leið 55 fyrir veturinn 2017-2018 á sunnudögum.	128

TÖFLUSKRÁ

Tafla 2.1	Yfirlit yfir rekstur almenningsamgangna á Suðurnesjum árið 2016.	10
Tafla 2.2	Yfirlit yfir rekstur almenningsamgangna á Suðurlandi árin 2015-2016.	11
Tafla 2.3	Heildarfjöldi farþega hjá Strætó bs. fyrir leiðir 51-89. Farþegatölur frá júní 2016-maí 2017.	12
Tafla 2.4	Farþegatölur fyrir farþega Strætó bs. fyrir leiðir 51-89. Farþegatölur eru frá júní 2016-maí 2017.	13
Tafla 2.5	Hvaða ferðamáti var nýttur á ferðalögum á Íslandi 2011-2016 meðal ferðamanna. Könnun Ferðamálastofu.	14
Tafla 2.6	Hlutfall komu- og brottfarafarþega á árstímabili (júní 2016-maí 2017) miðað við íbúafjölda á Vesturlandi.	16
Tafla 2.7	Niðurstöður könnunar um samgöngur á Suðurlandi 2016.	18
Tafla 2.8	Hlutfall komu- og brottfarafarþega á árstímabili (júní 2016-maí 2017) miðað við íbúafjölda á Suðurlandi.	19
Tafla 2.9	Listi yfir helstu samferða hópa á Facebook.	20

Tafla 3.1	Heildarfjöldi farþega (komu- og brottfarir) á flugvöllum á Íslandi árið 2016. _____	25
Tafla 3.2	Dæmi um verð frá Reykjavík til áfangastaða með áætlunarflugi. _____	26
Tafla 3.3	Hlutfall erlendra ferðamanna sem nýttu innanlandsflug á ferðalögum á Íslandi 2011-2016. _____	28
Tafla 4.1	Kostnaður vegna ferja árið 2016. _____	32
Tafla 4.2	Farþegafjöldi í ferjum á Íslandi fyrir árið 2016 eftir árstíðum. Brot- og komufarþegar. _____	32
Tafla 4.3	Verð fyrir ferjusiglingar hér á landi. _____	33
Tafla 4.4	Hlutfall erlendra ferðamanna sem nýta ferjusiglingar. _____	34
Tafla 5.1	Skýring á litakóða fyrir aðgengi með almenningssamgöngum (strætó/áætlunarferðum). _____	40
Tafla 5.2	Samantekt á aðgengi almenningssamgangna til og frá sjö mest sóttu innanlandsflugvöllum landsins. _____	41
Tafla 5.3	Samantekt á aðgengi almenningssamgangna til og frá höfnum á Íslandi _____	43
Tafla 6.1	Skilgreiningar byggðasvæða. _____	48
Tafla 6.2	Skilgreiningar þjónustukjarna. _____	48
Tafla 6.3	Skilgreiningar þjónustustiga. _____	48
Tafla 7.1	Yfirlit yfir búsetu þátttakenda og á hvaða svæði þeir þurfa að ferðast oftast til _____	54
Tafla 7.2	Niðurstöður líkans fyrir notkun Strætó innan landshluta að jafnaði. _____	57
Tafla 7.3	Niðurstöður líkans fyrir notkun Strætó til höfuðborgarsvæðisins að jafnaði. _____	57
Tafla 7.4	Niðurstöður líkans fyrir notkun innanlandsflugs að jafnaði. _____	58
Tafla 8.1	Yfirlit yfir búsetu þátttakenda könnunar (þeir sem búa á Norðurlandi vestra) og á hvaða svæði þeir þurfa að ferðast oftast til _____	70
Tafla 8.2	Íbúafjöldi á Norðurlandi vestra 1. janúar 2017. _____	70
Tafla 8.3	Þjónustustig þéttbýliskjarna á Norðurlandi vestra. Greining miðast við skilgreiningar í töflu 6.2. _____	70
Tafla 8.4	Heildarfarþegafjöldi fyrir áfangastaði á Norðurlandi vestra með leið 57. _____	72
Tafla 8.5	Heildarfjöldi farþega fyrir leiðir 83-85. Tölur frá júní 2016-maí 2017. _____	72
Tafla 8.6	Hlutfall komu- og brottfarafjölda á árstímabili miðað við íbúafjölda. _____	74
Tafla 8.7	Fjarlægðir á Norðurlandi vestra. _____	76
Tafla 8.8	Samanburður á kostnaði með Strætó og einkabíl milli þéttbýla á Norðurlandi vestra. _____	76
Tafla 8.9	Metið þjónustustig þéttbýliskjarna á Norðurlandi vestra. _____	79
Tafla 8.10	Yfirlit yfir búsetu þátttakenda könnunar (þeir sem búa á Norðurlandi eystra) og á hvaða svæði þeir þurfa að ferðast oftast til, alls 518 svör. _____	82
Tafla 8.11	Íbúafjöldi í byggðakjörnum á Norðurlandi eystra. _____	83
Tafla 8.12	Þjónustukjarnar á Norðurlandi vestra. Greining miðast við skilgreiningar í töflu 6.2. _____	83
Tafla 8.13	Farþegafjöldi fyrir flugvelli á Akureyri, Húsavík, Grímsey og Mývatn fyrir árið 2016. Komu- og brottfarafarþegar. _____	85
Tafla 8.14	Farþegafjöldi ferja á Norðurlandi eystra árið 2016. Komu- og brottfarafarþegar. _____	86
Tafla 8.15	Farþegafjöldi yfir tímabilið júní 2016-maí 2017 fyrir leiðir 56, 78 og 79. _____	89
Tafla 8.16	Farþegafjöldi fyrir þéttbýli á Norðurlandi eystra fyrir leiðir 57 og 56. _____	89
Tafla 8.17	Farþegafjöldi fyrir þéttbýli á Norðurlandi eystra fyrir leiðir 78 og 79. _____	90
Tafla 8.18	Hlutfall komu- og brottfarafjölda miðað við íbúafjölda í þéttbýlum á Norðurlandi eystra. _____	91
Tafla 8.19	Vegalengdir á Norðurlandi eystra. _____	93
Tafla 8.20	Samanburður á kostnaði með Strætó og einkabíl milli þéttbýla á Norðurlandi eystra _____	94
Tafla 8.21	Framhaldsskólar á Norðurlandi eystra. Nemendafjöldi árið 2014. _____	96
Tafla 8.22	Metið þjónustustig á Norðurlandi eystra. _____	98
Tafla 10.1	Helstu bakrunnsbreytur. Hér er fjöldi svara 766. _____	111

Tafla 10.2	Grunnupplýsingar um þátttakendur, búseta og fjöldi bíla á heimili. Fjöldi svara er mismunandi.	112
Tafla 10.3	Notkun almenningssamgangna að jafnaði og ferðatíðni til höfuðborgarsvæðisins.	113
Tafla 10.4	Spurning 3.a Notkun Strætó innan landshluta að jafnaði.	114
Tafla 10.5	Spurning 3.b Notkun Strætó til/frá höfuðborgarsvæðinu.	115
Tafla 10.6	Spurning 3.d. Notkun innanlandsflugs að jafnaði.	116
Tafla 10.7	Helsti tilgangur ferðar til höfuðborgarsvæðisins.	117
Tafla 10.8	Úrbætur til aukinnar notkunar á Strætó á landsbyggðinni. Val svarenda.	117
Tafla 10.9	Úrbætur til aukinnar notkunar Strætó á landsbyggðinni – önnur atriði.	118
Tafla 10.10	Úrbætur til aukinnar notkunar á Strætó á landsbyggðinni. Fyrsta val svarenda.	118
Tafla 10.11	Úrbætur til aukinnar notkunar á innanlandsflugi. Val svarenda.	119
Tafla 10.12	Úrbætur til aukinnar notkunar á innanlandsflugi – önnur atriði.	119
Tafla 10.13	Úrbætur til aukinnar notkunar á Strætó á landsbyggðinni. Fyrsta val svarenda.	120
Tafla 10.14	Ánægja þátttakenda með almenningssamgöngur og færslu Keflavíkurflugvallar.	121
Tafla 10.15	Gjaldskrá fyrir Leið 56 veturinn 2017-2018.	129
Tafla 10.16	Gjaldskrá fyrir leið 78 veturinn 2017-2018.	129
Tafla 10.17	Gjaldskrá fyrir leið 79 veturinn 2017-2018.	129
Tafla 10.18	Gjaldskrá fyrir leið 57 veturinn 2017-2018.	130
Tafla 10.19	Gjaldskrá fyrir leið 83 veturinn 2017-2018.	130
Tafla 10.20	Gjaldskrá fyrir leið 84 veturinn 2017-2018.	130
Tafla 10.21	Gjaldskrá fyrir leið 85 veturinn 2017-2018.	130
Tafla 10.22	Gjaldskrá fyrir leið 55 veturinn 2017-2018.	131

1 INNGANGUR

1.1 Almennt um almenningssamgöngur á landsvísu

Góðar almenningssamgöngur eru mikilvægar til að efla greiðar, hagkvæmar og umhverfislega sjálfbærar samgöngur ásamt því að tryggja aðgengi að þjónustu og styrkja og stækka vinnusóknarsvæði. Samkvæmt lögum um farþegaflutninga eru almenningssamgöngur skilgreindar sem fastar ferðir á ákveðinni leið samkvæmt fyrirfram birtri áætlun þar sem farþegum er hleypt inn og út á leiðinni og þjónustan er öllum opin². Á Íslandi teljast því til almenningssamgangana reglubundnir fólksflutningar með áætlunarbílum, áætlunarflugi innanland og ferjusiglingar³.

Í tillögu að samgönguáætlun 2015-2026 var tekið fram að litið sé á almenningssamgöngur á sjó, landi og lofti sem samofna heild þar sem styrkleikar mismunandi samgöngumáta eiga að nýtist til að ná fram hagkvæmustu og skilvirkustu þjónustu við almenning og atvinnulíf. Nýlega var samgönguáætlun 2019-2033 samþykkt þar sem stefnt er á stuðning við uppbyggingu almenningssamgöngukerfis á landsvísu verði haldið áfram og að unnið verði að heildstæðri samræmingu almenningssamgangna þar sem leitast verður eftir því að tengja betur saman flug, ferjur, áætlunarbíla og aðrar almenningssamgöngur þannig að til verði samfellt samgöngunet. Í kjölfarið á samþykktri samgönguáætlun var lögð fram til kynningar „drög að fyrstu heildarstefnu ríkisins í almenningssamgöngum. Markmið stefnunnar er að stuðla að umhverfisvænni, öruggari og þjóðhagslega hagkvæmari umferð um land allt samfara aukinni notkun almenningssamgangna. Þá eru almenningssamgöngur skilgreindar út frá einu og samþættu leiðakerfi fyrir flug, ferjur og almenningssvagna á öllu landinu“⁴.

Greiðar samgöngur snúast ekki eingöngu um ferðatíma og vegalengd heldur einnig um áreiðanleika. Í samþykktri samgönguáætlun 2019-2033 kemur fram að stefnt er á að leitað verði leiða til að fjölga farþegum í innanlandsflugi, meðal annars erlendum ferðamönnun og þannig styrkja tekjugrunn

² (Lög um farþegaflutninga og farmaflutninga á landi nr. 28/2017).

³ (Alþingi, 2015).

⁴ (Samband Íslenskra Sveitarfélaga, 2019).

flugvalla. Markmiðið er að flestir landsmenn geti nálgast opinbera þjónustu á innan við 3,5 klst. ferðatíma og að í það minnsta ein tegund almenningsamgangna verði í boði til þéttbýlisstaða með fleiri en 100 íbúa^{5,6}.

Undanfarin ár hefur þróun atvinnuhátta leitt til þess að ýmis þjónusta hefur þjappast saman á færri staði sem í kjölfarið leiðir til þess að íbúar dreifbýlis og minni þéttbýlisstaða þurfa að sækja þjónustu um lengri veg. Segja má að ein af skyldum opinberra stjórnvalda sé að jafna stöðu íbúa og halda úti nothæfu almenningsamgöngukerfi gegn hóflegu gjaldi fyrir þá sem þurfa að sækja opinbera eða aðra þjónustu um lengri eða styttri vegalengd⁷. Mikilvægur þáttur í bættri þjónustu við notendur er að litið sé á alla þætti almenningsamgangna sem eitt heildstætt kerfi og að mögulegt sé að komast greiðlega milli staða þó ferðin sé farin með fleiri en einum flytjenda og/eða ferðamáta.

Almenningsamgöngur þjóna ekki aðeins Íslendingum. Ferðamönnum hefur fjölgað svo um munar á seinustu árum. Kannanir Ferðamálastofu sýna að ferðamenn nota almenningsamgöngur í meira mæli á sumrin en á veturna. Í rannsókn Sigríðar Lilju Skúladóttur (2016) voru um 51% ferðamanna sem ferðuðust til Íslands á árunum 2013-2016 þar sem megin ferðamáti var bílaleigubíll og um 6% nýttu almenningsamgöngur sem megin ferðamáta⁸. Mögulega mætti auka hlutfall ferðamanna sem nýta almenningsamgöngur með bættu kerfi og tengingum, en slíkt eykur farþegagrunn almenningsamgangna og styrkir þannig rekstargrundvöll.

1.2 Markmið verkefnis

Markmið verkefnisins er þríþætt:

- Í fyrsta lagi að safna saman upplýsingum um almenningsamgöngur á landsvísu, óháð því hvort þær eru í lofti, á legi eða á láði, og að gera þær upplýsingar aðgengilegar til greininga í nútíð og framtíð.
- Í öðru lagi að kanna ástand og gæði núverandi almenningsamgangna með tilliti til þarfa ólíkra hópa notenda og áhrifa þess á samfélag og umhverfi.
- Í þriðja lagi að nýta þessar upplýsingar og greiningar til að kanna möguleika til framtíðarþróunar almenningsamgangna hér á landi og meta ávinning af slíkri þróun.

Segja má að rannsóknarspurning verkefnisins sé: hvert er ástand núverandi almenningsamgöngukerfi landsins, hver eru vannýt tækifæri þess og hver er ávinningurinn af hugsanlegum þróunarmöguleikum þess?

Vert er að benda á að verkefnið var unnið að mestu frá sumri 2017 fram að vetri 2018. Við loka vinnslu þessa verkefnis voru gefin út drög að stefnu ríkisins í almenningsamgöngum (á landsbyggðinni) af

⁵ (Alþingi 2018).

⁶ (Alþingi, 2015).

⁷ (Karl Benediktsson og Óskar Eggert Óskarsson, 1999).

⁸ (Sigríður Lilja Skúladóttir, 2016).

sveitar- og samgönguráðuneytinu. Í þeirri greinargerð, *Ferðumst saman*⁹, eru ýmsar sambærilegar greiningar og upplýsingar sem finna má í þessari skýrslu. Ekki er tekin afstaða til þeirra stefnu og upplýsinga sem koma fram í *Ferðumst saman*, heldur vonast höfundar til að sá fróðleikur og aðferðarfræði sem má finna í þessari skýrslu geti aðstoðað yfirvöld að leggja lokahönd á heildstæða stefnu almenningsamgangna á landsvísu, og jafnframt forgangsraðað verkefnum þeim tengdum.

1.3 Uppbygging skýrslu

Skýrslan er þannig sett upp að í upphafi er fjallað um stöðu almenningsamgangna á landsbyggðinni þar sem litið er til áætlunarbíla, flugs og ferjusiglinga. Því næst er farið yfir tengingar áætlunarbíla við hafnir og flugvelli hér á landi og staðan metin (kaflar 3-5). Sjötti kafli fjallar um hugmyndafræði sem notuð var í skýrslu Karls Benediktssonar og Óskars E. Óskarssonar (1999) „Almenningsamgöngur með áætlunarbílum á landsbyggðinni“ sem var nýtt við greiningarvinnu til þess að meta gæði almenningsamgangna og möguleika til framtíðarþróunar. Ákveðið var að meta ástand almenningsamgangana nánar á Norðurlandi þar sem farið var í gagnaöflun með hliðsjón af þeirri aðferðarfræði sem kemur fram í 6. Kafla. Meðal gagnaöflunar var framkvæmd viðhorfskönnun um almenningsamgöngur meðal íbúa á Norðurlandi. Sjöunda kafli fjallar um niðurstöður ferðavenjukönnunarinnar, en í áttunda og níunda kafla má finna ástandsgreiningu um Norðurland vestra og Norðurland eystra.

Verkefni þetta var unnið á EFLU verkfræðistofu af Sólrúnu Svövu Skúladóttur, Daða Baldri Ottóssyni og Hlöðveri Stefáni Þorgeirssyni með styrk úr rannsóknarsjóði Vegagerðarinnar og rannsóknar- og þróunarsjóði Skipulagsstofnunar. Í upphafi verkefnisins var leitað til Strætó bs. til að fræðast um núverandi þjónustu og rekstur Strætó bs. á landsvísu.

⁹ (Samgöngu- og sveitastjórnarráðuneyti, 2019)

2 STAÐA ALMENNINGSSAMGANGNA Á LANDI

2.1 Almenningsamgöngur landshlutasamtaka

Í dag er akstur áætlunarbíla milli þéttbýliskjarna á landsbyggðinni almennt rekinn af landshlutasamtökum sveitarfélaga á grundvelli samninga um einkarétt¹⁰ á akstri áætlunarbíla á ársgrundvelli¹¹. Vegagerðin, sem sér um skipulag almenningsamgangna gerir samning við landshlutasamtök og sjá þau um skipulagningu og framkvæmd almenningsamgangna á sínu svæði. Breytingar á núverandi kerfi hófust árið 2012 og gilda samningar til ársins 2018, en landshlutasamtök þurfa að segja upp samningum með góðum fyrirvara, annars framlengjast þeir um tvö ár. Vegagerðin greiðir árlega ákveðna upphæð til landshlutasamtaka. Árið 2016 var heildarkostnaður fyrir sérleyfi á landi 432 m.kr¹². Fyrir árið 2017 var áætlað að framlög ríkisins til almenningsamgangna á milli þéttbýlisstaða úti á landi hafi numið um 530 milljónum króna. Upphæðin dreifðist mismunandi eftir landshlutum þar sem Samtök sveitarfélaga á Suðurlandi (SASS) fengu hæstu upphæðina, um 140 milljónir, en minnst fékk Norðurland vestra, um 27 milljónir¹³.

2.1.1 Strætó á landsbyggðinni

Meirihluti landshlutasamtaka hafa valið að gera þjónustusamning við Strætó bs. um að skipuleggja leiðakerfið, fá aðgang að farmiðakerfi og þjónustuveri Strætó bs., sem og hafa umsjón með útboðum fyrir akstur og eftirlit með akstri á vegum verktaka¹⁴. Tíðni ferða fer eftir því fjármagni sem landshlutasamtökin veita til þjónustunnar. Strætó bs. ber ekki ábyrgð á rekstri heldur reka landshlutasamtökin kerfið og taka ákvarðanir um breytingar. Strætó bs. er í raun þjónustu- og

¹⁰ Í lögum nr 28/2017 um farþegaflutninga er talað um einkarétt - heimild rekstraraðila til að starfrækja reglubundna farþegaflutninga á tiltekinni leið eða leiðakerfi eða á tilteknu svæði sem útilokar aðra slíka rekstraraðila.“

¹¹ (Alþingi, 2015).

¹² (Vegagerðin, 2017d).

¹³ (Arnhildur Hálfðánardóttir, 2017).

¹⁴ (Etna Sigurðardóttir, 2014).

ráðgjafaraðili fyrir landshlutasamtökin og er í ráðum varðandi áætlanir og með því samkomulagi eru áætlunarferðir undir merkjum Strætó bs.

Á landi er Strætó bs. með umfangsmesta leiðakerfi almenningsamgangna. Landshlutasamtök í landinu að undanskyldum Fjórðungssambandi Vestfirðinga og Samtök sveitarfélaga á Austurlandi (SSA) hafa gert samning við Strætó bs. um að annast akstur í þeirra landshlutum. Strætó bs. gengur um Suður-, Vestur-, Norður- og Norðausturland. Áhersla er lögð á að fólk geti komist til og frá Akureyri og Reykjavík á ákveðnum tíma og ákvarðast tími ferðar af því. Sjá má leiðakerfi Strætó bs. á Mynd 2.1.



MYND 2.1 Leiðakerfi Strætó bs. úti á landi árið 2018¹⁵.

2.1.2 Almenningsamgöngur á Austurlandi og Vestfirðum

Fjórðungssamband Vestfirðinga og Samtök sveitarfélaga á Austurlandi hafa ekki gert samning við Strætó og sjá því samböndin sjálf um almenningsamgöngur í sínum landshluta. Á Austurlandi fara Strætisvagnar Austurlands á milli helstu þéttbýlisstaða á svæðinu. Strætisvagnar Austurlands hófu göngu sína árið 2013 og kerfið er byggt á samgöngukerfi Alcoa Fjarðaráls¹⁶. Jafnframt eru farnar ferðir á milli Fellabæjar og Egilsstaða sem Fljótsdalshérað sér um¹⁷.

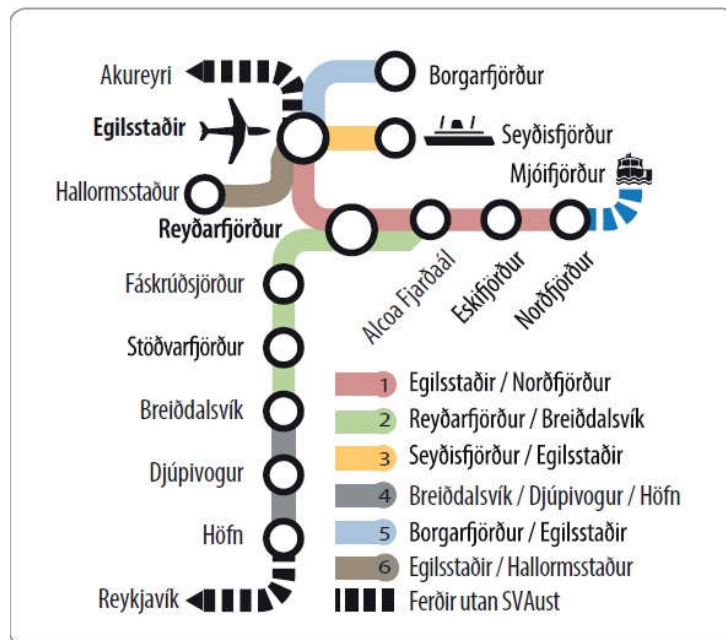
Farþegar á Austurlandi geta tengst leiðakerfi Strætó bs. á Egilsstöðum ef ferðinni er heitið norður og á Höfn ef ferðinni er heitið suður. Kerfið er þó ekki fullnægjandi, framhaldsskólanemar sem stunda nám

¹⁵ (Strætó bs., 2018).

¹⁶ (Austurfrétt, e.d)

¹⁷ (Fljótsdalshérað, 2018).

á Egilsstöðum og Neskaupsstað geta ekki reitt sig á það og ekki er tenging til Hafnar og Djúpavogs frá öðrum stöðum á Austurlandi. Sjá má á Mynd 2.3 leiðakerfi Strætó bs., og Strætisvagna Ísafjarðar.



MYND 2.2 Leiðakerfi Strætisvagna Austurlands¹⁸.

Umfang almenningssamgangna á Vestfjörðum er heldur lítið. Strætisvagnar Ísafjarðar fara um Ísafjörð og í nágrennbæi. Jafnframt hafa verið ferðir á milli Ísafjarðar og Hólmavíkur þar sem farþegar geta tengst leiðakerfi Strætó bs, þó einungis á sumrin¹⁹. Vesturbyggð setti af stað tilraunaverkefni í september 2016 fyrir ferðir á milli Patreksfjarðar, Tálknafjarðar og Bíldudals í samvinnu við Tálknafjarðarhrepp og Odda hf. á Patreksfirði²⁰ og var ákveðið að halda áfram með það verkefni í einhvern tíma²¹. Algengt er að Vestfirðingar nýti sér flug til að komast til Reykjavíkur þar sem landleiðin með almenningssamgöngum þykir dýr og taka langan tíma²². Sjá má á Mynd 2.3 leiðakerfi Strætisvagna Ísafjarðar.

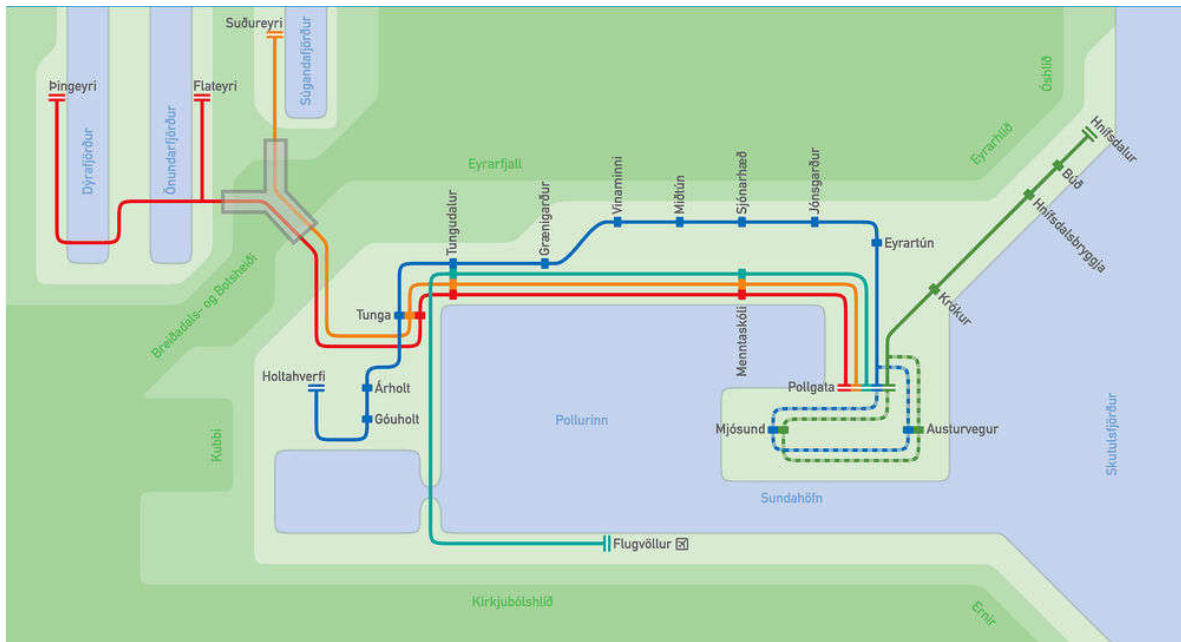
¹⁸ (Austurfrétt, 2017).

¹⁹ (Arnhildur Hálfánadóttir, 2017).

²⁰ (Gerður Björk Sveinsdóttir, 2016).

²¹ (Gerður B. Sveinsdóttir, 2017).

²² (Arnhildur Hálfánadóttir, 2017).



MYND 2.3 Leiðakerfi á Ísafirði og í nágrennbæjum sem Strætisvagnar Ísafjarðar hafa umsjón með²³.

2.1.3 Aðrar áætlunarferðir

Vegna mikillar fjölgunar ferðamanna á undanförunum árum hafa fleiri fyrirtæki boðið upp á þjónustu við farþegaflutninga á skipulögðum leiðum. Sterna Travel og Reykjavík Excursions í samvinnu við SBA Norðurleiðir bjóða meðal annars upp á ferðir yfir sumartímann sem miðaðar eru að ferðamönnum en þjónustan er einnig í boði fyrir íbúa sem og aðra. Þessar ferðir ganga undir nafninu „Iceland on your own“ og „Iceland by bus“. Auk þess býður Trex upp á skipulagðar rútuferðir til og frá Landmannalaugum í samvinnu við Sterna Travel. Hægt er að kaupa rútuþessa fyrir ákveðnar leiðir á helstu ferðamanna- og fjallgöngusvæðin eða kaupa stakar ferðir.

Saman mynda þessar áætlunarferðir, ásamt áætlunarferðum Strætó bs., Strætisvögnum Ísafjarðar og Austurlands, kerfi almenningssamgangna um Ísland. Að auki er fjöldi annarra skoðunarferða og ferða hjá ferðapjónustufyrirtækjum fyrir ferðamenn sem ekki verður greint frekar frá hér.

2.2 Rekstrarerfiðleikar

Rekstur almenningssamgangna fyrir áætlunarbifreiðir hér á landi og á landsbyggðinni hafa gengið erfiðlega hingað til. Í fjárlögum fyrir árið 2016 var 75 m.kr. til viðbótar varið til almenningssamgangna á landsbyggðinni. Ákvörðun Innanríkisráðuneytisins var sú að skipta upphæðinni þannig að 50 m.kr. var ætlað til að koma til móts við rekstrarvanda þeirra landshlutasamtaka sem verst stóðu og 25 m.kr. var varið til þróunarverkefna með það að markmiði að bæta kerfið og/eða til kynningar og markaðsmála²⁴.

²³ (Ísafjarðarbær, 2017).

²⁴ (Eyþing, 2016).

Vorið 2018 skilaði vinnuhópur á vegum landshlutasamtaka sveitarfélaga af sér skýrslu þar sem fjallað var um rekstur almenningssamgangna og hugsanlegt framhald strætóaksturs á landsbyggðinni. Landshlutasamtök sveitarfélaga hyggjast segja upp samningi um almenningssamgöngur á landsbyggðinni en sveitarfélög hafa tapað tugum milljóna á verkefninu þar sem kostnaður hefur aukist og farþegum fækkað²⁵. Í niðurstöðu vinnuhópsins segir m.a. að fjárveitingar til verkefnisins standi ekki undir þeirri þjónustu sem boðið er upp á og að á samningstímanum hafi forsendur breyst og var bent á að ef endurgreiðsla á olígjaldinu²⁶ hefði ekki verið felld niður þá hefði reksturinn á verkefninu verið nálægt jafnvægi.

Á heildina litið er samhljómur á milli landshlutafélaga að mikilvægt er að ríkissjóður auki framlag til almenningssamganga til að geta staðið undir rekstri og þjónustu.

2.2.1 Farþegafjöldi eftir að Strætó bs. tók við akstri af sérleyfishöfum

Eftir að Strætó bs. tók við akstri af sérleyfishöfum varð mikil aukning á fjölda farþega sem ferðaðist um Suðurland og Vesturland en farþegafjöldi stóð í stað á Norðurlandi. Árið 2013 hafði farþegafjöldi fjórfaldast frá árinu 2010 þegar sérleyfishafar önnuðust aksturinn. Á Vesturlandi fór farþegafjöldi úr 11 þúsund í um 40 þúsund farþega á ári. Auk þess sjöfaldaðist farþegafjöldinn á Suðurlandi en Strætó bs. tók við akstri á því svæði sumarið 2012. Fór þá farþegafjöldi frá árinum 2010 til 2013 úr 25.000 í 180.000 farþega á ári. Var þá helsti munurinn sá að meiri notkun varð um vetrarmánuðina þar sem fólk byrjaði að nota þjónustuna reglulega og ferðirnar voru aðlagðar að framhaldsskólum. Það sem þótti muna miklu var að ferðirnar voru aðlagðar að íbúum en ekki ferðamönnum. Ekki var gerð greining á því hverjir nýttu sér akstur á milli byggðarlaga en talið var að hlutfall ferðamanna hafi verið óverulegt árið 2013²⁷. Farþegum hefur hinsvegar fækkað frá árinu 2016 og hefur góðæri og lágu olíuverði verið taldir orsakavaldar²⁸. Landshlutasamtök eru jafnframt á því að þau hafi ekki notið góðs af auknum fjölda erlendra ferðamanna þar sem einkafyrirtæki hafa komið sterkt inn á sumrin.

2.2.2 Samkeppni

Breytingar virðast hafa orðið á vægi sem gildi einkaleyfa hafa miðað við það sem áður var í kjölfar aukinnar samkeppni á farþegaflutningum²⁹. Á sumrin er töluverð samkeppni milli Strætó bs. á landsbyggðinni og annarra áætlunarferða. Ferðamenn fara iðulega með fyrstu ferð sem er oft með öðrum áætlunarferðum en Strætó bs. Það getur leitt til þess að Strætó er tómlegur á sömu leið. Landshlutasamtök vilja sporna við því að einkaaðilar geti nýtt sér „fleytirjómann“ á leiðum þeirra. Þrátt

²⁵ (Jón Þór Kristjánsson, 2018)

²⁶ Á árunum 2014-2015 var endurgreiðsla olígjalds til farþegaflutninga felld af.

²⁷ (Viðar Guðjónsson, 2013)

²⁸ (Arnhildur Hálfánadóttir, 2017)

²⁹ Áður tíðkaðist að einstakar leiðir væru eknar af sérleyfishafa sem hafði einkarétt á fólksflutningum á viðkomandi leið. Til að tryggja áfram skipulagðar almenningssamgöngur eftir að sérleyfin voru lögð niður voru tekin upp svokölluð einkaleyfi (árið 2001) þar sem Vegagerðinni var heimilað að veita sveitarfélögum, byggðasamlögum og landshlutasamtökum sveitarfélaga einkaleyfi til að skipuleggja og sjá um almenningssamgöngur á tilteknu svæði og leiðum. Í nýjum lögum um farþegaflutninga nr. 28/2017 er talað um einkarétt.

fyrir aukna samkeppni skilar sumarið þó oft inn drjúgum tekjum sem getur hjálpað rekstrinum yfir veturmánuðina.

Lögum um farþegaflutninga var breytt í von um að hindra óheimila samkeppni þar sem refsíákvæði var hert. Félag hópferðaleyfishafa gerði alvarlegar athugasemdir við gerð frumvarpsins þar sem talið var að einkaréttur landshlutasamtaka væri of víðtækur og þótti skerða atvinnufrelsi. Félag hópferðaleyfishafa eru á því að núverandi kerfi standi í vegi fyrir að upp byggist gott almenningssamgöngukerfi og að hið opinbera sé í samkeppni við einkaaðila í ferðaþjónustu og valdi þeim skaða³⁰. Mikilvægt er að skilgreina betur hvað felst í hlutverki landssamtaka þegar kemur að almenningssamgöngum.

2.2.3 Erfiðleikar landshlutasamtaka

Markmiðið með því að færa rekstur almenningssamgangna til landshlutasamtaka var að færa þjónustuna nær íbúum og sníða hana að þörfum þeirra sem er í takt við þá þróun sem nágrannalöndin hafa farið eftir. Þegar litið er á stóru myndina er kerfið heildstæðara með nýja fyrirkomulaginu en með því er horft á stærra landssvæði en neikvæð rekstrarafkoma og erfiðleikar gerir landshlutasamtökum hér á landi erfitt fyrir. Uppsafnaður rekstrarvandi sveitarfélaganna á landsbyggðinni vegna almenningssamgangna er 119 milljónir króna frá árinu 2012-2017³¹.

2.2.3.1 Vesturland

Tap varð á rekstri almenningssamgangna hjá samtökum sveitarfélaga á Vesturlandi (SSV) í fyrsta skipti árið 2017 síðan 2013. Páll Brynjarsson, framkvæmdastjóri SSV telur að góðæri hafi áhrif á að færri fólk nýti almenningssamgöngur en oft áður þar sem fólk verðleggur tíma sinn hærra og oft á tíðum er töluverður tímasparnaður að nota einkabílinn³².

2.2.3.2 Austurland

Ekki fengust upplýsingar um rekstrarafkomu almenningssamgagna á Austurlandi. Aftur á móti, þá hefur staðið yfir málaferli eftir að SSA fór fram á að lögbann yrði sett á akstur rútufyrirtækisins Sternu þar sem aksturinn þótti líkjast áætlunarakstri á áætlunarleiðinni Höfn-Egilsstaðir-Höfn árið 2012. Héraðsdómur felldi það lögbann úr gildi níu mánuðum síðar og hefur Sterna stefnt SSA og farið fram á háar skaðabætur.

³⁰ (Arnhildur Hálfánardóttir, 2017).

³¹ (Skessuhorn, 2018).

³² (Arnhildur Hálfánardóttir, 2017).

2.2.3.3 Suðurnes

Óvissa ríkti um akstur á leið 55 sem keyrir á milli Keflavíkurflugvallar og Reykjavíkur eftir að rútufréttir SBK sagði upp þjónustusamningi um aksturinn í lok árs 2017³³. Í janúar 2018 samdi Samband sveitarfélaga á Suðurnesjum (SSS) við Hópbíla og Hópbifreiðar Kynnisferða ehf. um að sinna almenningssamgöngum á Suðurnesjum³⁴. Dómskvaddir matsmenn komust að þeirri niðurstöðu að SSS hafi orðið af allt að þremur milljörðum króna þegar einkaleyfi til fólksflutninga var afturkallað af hálfu Vegagerðarinnar. Strætó fékk upphaflega einkaleyfi á leið milli Keflavíkurflugvallar og höfuðborgarsvæðisins árið 2012, en það leyfi var afturkallað með ólögumætum hætti að mati SSS³⁵. Reksturinn hefur verið rekinn með tapi, og má sjá yfirlit frá 2016 í töflu 2.1. Í lok árs 2018 hafi Vegagerðin lokið samningum við öll landshlutasamtök nema SSS en Vegagerðin mun því taka yfir rekstrinum þar og semja við alla verktaka og Strætó bs³⁶.

TAFLA 2.1 Yfirlit yfir rekstur almenningssamgangna á Suðurnesjum árið 2016³⁷.

ALMENNINGSSAMGÖNGUR	2016
Tekjur	
Vegagerðin	61.989.693
Farþegatekjur	72.201.395
	134.191.088
Kostnaður	
Akstur	138.389.843
Lögfræðikostnaður	1.942.200
Auglýsingar og kynningar	1.741.465
Annar kostnaður	1.204.871
	143.278.379

2.2.3.4 Eyþing

Rekstur almenningssamganga hefur verið þungur og rekinn með halla fyrir Eyþing sem sér um þjónustuna á Norðurlandi eystra. Töluverðar breytingar hafa þurft að eiga sér stað til að skera niður þar sem akstri á milli Grenivíkur og Akureyrar var m.a. hætt ásamt því að dregið var úr tíðni ferða. Haustið 2017 var jafnframt ákveðið að hætta akstri á milli Húsavíkur og Þórshafnar vegna kostnaðar og náðist þá að spara um 12 milljónir. Í dag er því enginn áætlanarbíll sem fer að Kópaskeri, Raufarhöfn og Þórshöfn líkt og áður. Um áramótin 2016-2017 stóð skuld samtakanna vegna rekstursins í 49 milljónum. Í nóvember 2017 var ákveðið á aðalfundi Eyþings að nýta uppsagnarávæði samningsins við Vegagerðina þar sem ekki þótti grundvöllur til að halda rekstrinum áfram nema til kæmi stórukið

³³ (Birkir Blær Ingólfsson, 2017).

³⁴ (Víkurfrettir, 2018).

³⁵ (Mbl.is, 2018).

³⁶ (Mbl.is, 2018b).

³⁷ (Berglind Kristinsdóttir, 2017).

framlag frá ríkinu. Taprekstur hefur verið á öllum leiðum og farþegum hefur fækkað um 3.000 frá árinu 2014³⁸. Í lok árs 2018 náði Vegagerðin að ljúka samningum við öll landshlutasamtök sveitarfélaga um almenningssamgöngur fyrir árið 2019³⁹.

2.2.3.5 Suðurland

Á seinustu árum hafa almenningssamgöngur verið reknar með tapi á Suðurlandi. Árið 2015 var tapið um 1,8 m.kr. og árið 2016 var tapið um 10,7 m.kr.⁴⁰.

TAFLA 2.2 Yfirlit yfir rekstur almenningssamgangna á Suðurlandi árin 2015-2016⁴¹.

		2015	2016
Tekjur	Vegagerðin	130.210.992	122.230.266
	Fargjaldatekjur	145.272.423	129.595.301
	Fjölbautarskóli Suðurlands	11.326.250	12.826.000
	Sveitarfélögin	34.895.582	32.170.414
	Markaðsstyrkur frá Vegagerðinni	1.023.000	0
	Samtals	322.728.247	296.821.981
Kostnaður	Greiddur akstur	314.881.010	305.038.018
	Markaðskostnaður	1.023.000	0
	Lögfræðikostnaður	1.999.500	376.000
	Umsýslukostnaður SASS	5.747.500	0
	Annar kostnaður	918.729	2.090.336
	Samtals	324.569.739	307.504.354
Rekstur á almenningssamgöngum (tekjur að frádregnum kostnaði)		-1.841.492	-10.682.373

Í MS ritgerð Kjartans Davíðs Sigurðssonar um almenningssamgöngur á Suðurlandi (2015) kemur fram að helstu vandamál almenningssamgangna á Suðurlandi snúa að fjármagni verksins, þá sérstaklega frá ríkinu, lagaumhverfið fyrir starfsemina og framtíðarhlutverki landshlutasamtaka sveitarfélaga og yfirtöku þeirra á málaflokknum. Auk þess voru viðmælendur í rannsókninni ósáttir með að endurgreiðsluhlutfall olíugjalds hefði lækkað og síðar fallið niður þar sem það breytti forsendum upphaflegra samninga á milli SASS og ríkisins⁴².

2.3 Farþegatölur

Teknar voru saman tölur frá Strætó bs. fyrir leiðir 51-89 sem keyra úti á landi yfir tímabilið júní 2016-maí 2017 (Tafla 2.3 og Mynd 2.4). Mestur farþegafjöldi er í ágúst með tæplega 47.200 farþega, næst mestur farþegafjöldi er í september með tæplega 42.500 farþega og þar á eftir kemur farþegafjöldi í júlí með tæplega 41.900 farþega. Lægsti farþegafjöldinn er í desember með tæplega 27.100 farþega og í apríl með um 28.800 farþega. Vert er að nefna að páskar árið 2017 voru í apríl.

³⁸ (Jón Þór Kristjánsson, 2017).

³⁹ (Mbl.is, 2018b)

⁴⁰ (Bjarni Guðmundsson, 2017).

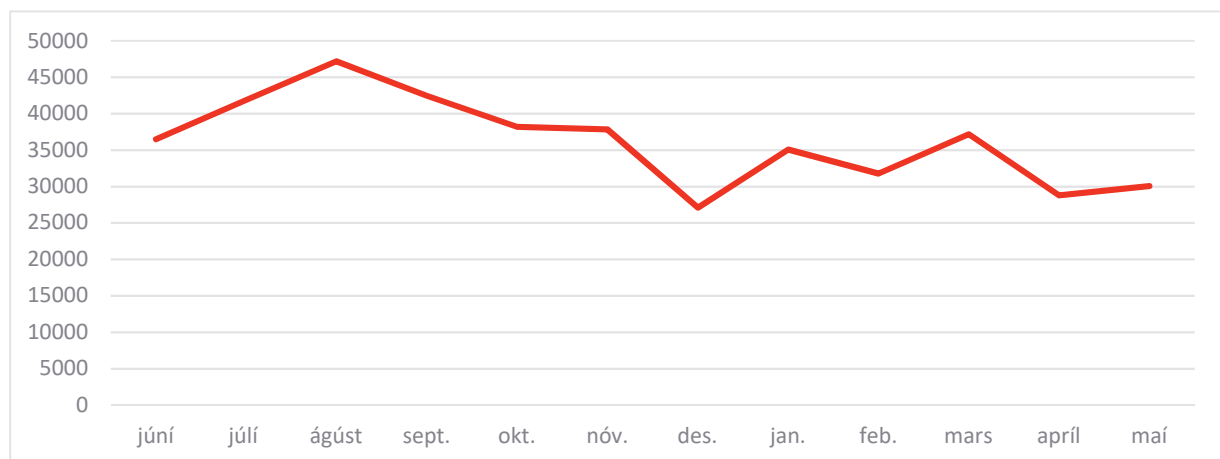
⁴¹ (Bjarni Guðmundsson, 2017).

⁴² (Kjartan Davíð Sigurðsson, 2015).

Sumarið skilar iðulega inn drjúgum tekjum vegna ferðamanna sem hjálpar til við rekstur yfir vetrarmánuðina þegar færri nýta sér þjónustu Strætó bs. á landsbyggðinni. Sjá má að töluverð breyting er á farþegafjölda eftir árstímum þar sem fleiri farþegar eru yfir sumartíminn miðað við á veturna. Jafnframt sést glögglega að töluverður munur er á farþegafjölda í desember miðað við nágrannamánuðina nóvember og janúar.

TAFLA 2.3 Heildarfjöldi farþega hjá Strætó bs. fyrir leiðir 51-89. Farþegatölur frá júní 2016-maí 2017⁴³.

	JÚNÍ	JÚLÍ	ÁGÚ.	SEPT.	OKT.	NÓV.	DES.	JAN.	FEB.	MARS	APRÍL	MAÍ
Fj. farþega	36.469	41.892	47.187	42.478	38.200	37.829	27.098	35.093	31.803	37.182	28.801	30.062



MYND 2.4 Heildarfjöldi farþega hjá Strætó bs. fyrir leiðir 51-89. Farþegatölur frá júní 2016-maí 2017.

Tafla 2.4 sýnir farþegafjölda fyrir leiðir 51-89 hjá Strætó bs. fyrir árstíðir á tímabilinu júní 2016 - maí 2017. Þrjár fjölförnustu leiðir á landsbyggðinni eru leiðir 51, 55 og leið 57. Leið 57 er með flesta farþega en hún fer á milli Reykjavíkur og Akureyrar með stoppum í helstu þéttbýlum á leiðinni. Tæplega 31% af öllum farþegum á leiðum 51-89 sem keyra úti á landi eru farþegar sem ferðast með leið 57, tæplega 22% farþega ferðast með leið 51 og tæp 24% farþega ferðast með leið 55.

Á Suðurlandi er leið 51 vinsælust en sú leið fer frá Reykjavík og alla leið að Höfn með stoppum á milli. Þar á eftir kemur leið 52 sem ekur á milli Reykjavíkur og Landeyjahafnar. Vert er að nefna að leið 74 sem keyrði á milli Selfoss og Þorlákshafnar er hætt að ganga.

Þær ferðir á landsbyggðinni sem eru hvað síst nýttar eru leiðir á Norðurlandi vestra, leið 83 sem ekur Hvammstangaveg, leið 84 sem ekur frá Blönduósi að Skagaströng og leið 85 sem ekur frá Sauðárkróki að Hólum og Hofsósi. Farþegafjöldi þessara þriggja leiða er samtals minni en 200 farþegar yfir umrætt tímabil sem getur ekki talist mikið. Þessar leiðir eru með pöntunarþjónustu þannig að þær eru einungis farnar ef pantað er með minnst 2 tíma fyrirvara.

⁴³ (Strætó bs., 2017b).

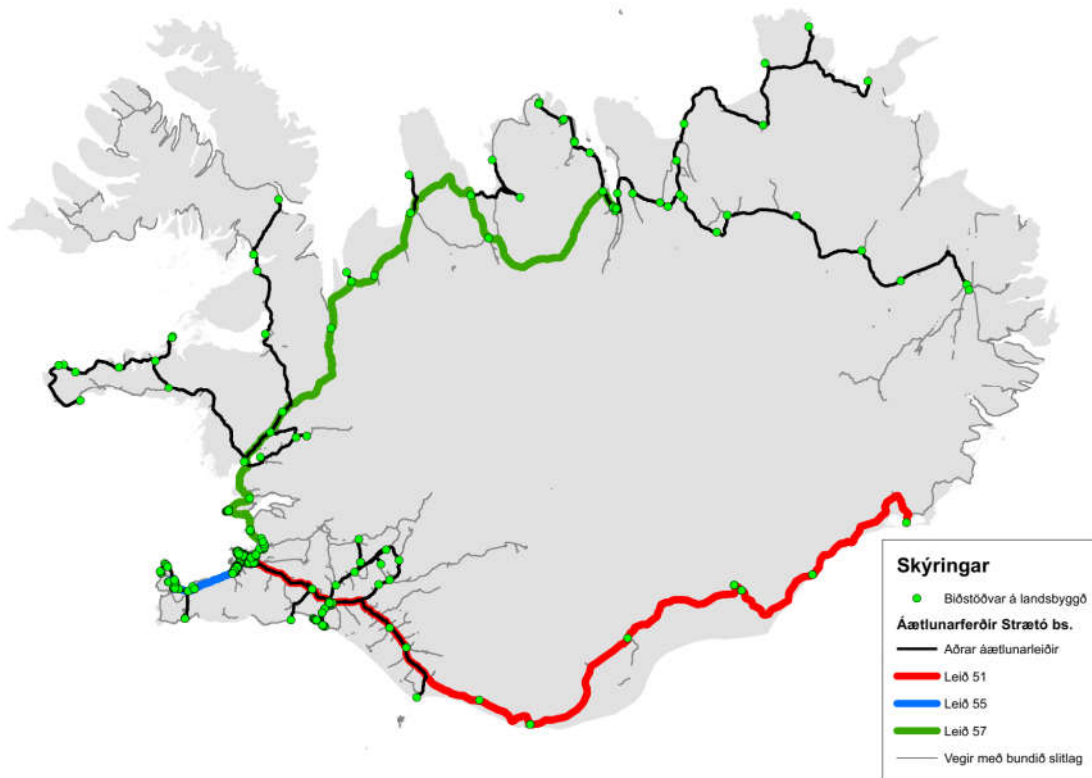
TAFLA 2.4 Farþegatölur fyrir farþega Strætó bs. fyrir leiðir 51-89. Farþegatölur eru frá júní 2016-maí 2017.

		SUMAR	HAUST	VETUR	VOR	SAMTALS
SUÐURLAND		júní-ágúst	sept.-nóv.	des.-feb.	mars-maí	farþegafj.
Höfn-Rvk	Leið 51	29.078	24.607	19.081	18.941	91.707
Rvk-Landeyjahöfn	Leið 52	13.369	10.733	7.850	8.805	40.757
Þorlákshöfn-Hveragerði	Leið 71	0	1.386	775	773	2.934
Selfoss-Reykholt-Selfoss	Leið 72	371	758	427	444	2.000
Selfoss-Laugarvatn-Selfoss	Leið 73	423	333	200	285	1.241
Selfoss-Þorlákshöfn	Leið 74	966	257	0	0	1.223
<i>Samtals</i>		44.207	38.074	28.333	29.248	139.862
SUÐURNES						
KEF airport-Rvk	Leið 55	22.846	28.132	23.827	23.992	98.797
Grindavík-Reykjanesbær	Leið 88	1.011	926	930	507	3.374
Reykjanesbær-Sandgerði	Leið 89	5.151	6.855	5.358	6019	23.383
<i>Samtals</i>		29.008	35.913	30.115	30.518	125.554
VESTUR OG NORÐURLAND						
Ak.-Rvk.	Leið 57	38.123	35.167	27.368	28.090	128.748
Stykkishólmur-Borgarnes	Leið 58	3.465	1.359	1.046	1.179	7.049
Borgarnes-Hólmavík	Leið 59	803	275	228	250	1.556
Borgarnes-Reykholt	Leið 81	11	91	114	57	273
Hellissandur-Stykkishólmur	Leið 82	2.310	707	536	544	4.097
Hvammstangi-Hvammstangavegur	Leið 83*	129	72	76	7	284
Skagatrönd-Blöndós	Leið 84*	181	128	136	181	626
Hofsós-Sauðárkrókur	Leið 85*	44	12	3	5	64
<i>Samtals</i>		45.006	37.811	29.507	30.313	142.687
NORÐUR- OG NORÐAUSTURLAND						
Egilsstaðir-Ak.	Leið 56	2.802	751	441	653	4.647
Síglufj.-Ak.	Leið 78	1.638	1.394	1.221	1.197	5.450
Þórshöfn-Ak*	Leið 79*	1.442	807	583	290	3.122
<i>Samtals</i>		5.882	2.952	2.445	2.140	13.219
Samtals alls		124.163	114.750	90.200	92.219	421.332

*Það getur vantað upp á farþegatölur fyrir þær leiðir sem eru með þöntunarþjónustu.

Yfir sumartímamann eru fleiri fyrirtæki sem bjóða upp á áætlunarferðir á landsbyggðinni og því er farþegafjöldinn ekki tæmandi yfir alla þá farþega sem ferðast milli byggðalaga með áætlunarbílum. Áætla má að um 10.000 til 20.000 farþegar hafi ferðast með öðrum áætlunarbílum á milli sveitafélaga á sama tímabili þegar frá eru taldir þeir farþegar sem ferðast á milli Keflavíkurflugvallar og Reykjavíkur. Þar af um 3.500 til 6.500 farþegar sem ferðuðust á milli Reykjavíkur og Hafnar með öðrum áætlunarferðum, og um 800 til 2000 til Akureyrar⁴⁴.

⁴⁴ Ekki fengust tölur frá öllum sem bjóða upp á áætlunarferðir út á landi og því er um að ræða mat út frá fyrirbyggjandi tölum.



MYND 2.5 Leiðir 51, 55 og 57 eru með langstærsta farþegagrunninn.

2.4 Notendur

Ekki eru til greiningar á notendum Strætó bs. á landsbyggðinni, þ.e. hvort um sé að ræða íbúa á svæðinu, innlenda eða erlenda ferðamenn eða gesti úr nágrennabyggð. Auk þess hafa ekki verið gerðar greiningar á tilgangi ferða milli þéttbýliskjarna með almenningsamgöngum á öllu landinu. Ferðamálastofa hefur í gegnum tíðina lagt fram kannanir til ferðamanna þar sem ferðamáti og fleiri þættir eru kannaðir. Í könnun Ferðamálastofu frá 2016 má sjá að sumarið 2016 voru um 54% sem nýttu sér bílaleigubíl til að ferðast um landið, tæp 34% nýttu Strætó og rúm 27% nýttu skipulagðar ferðir með rútu. Ekki kemur fram hvar ferðamenn nýttu Strætó og er því erfitt að meta það.

TAFLA 2.5 Hvaða ferðamáti var nýttur á ferðalögum á Íslandi 2011-2016 meðal ferðamanna⁴⁵. Könnun Ferðamálastofu.

HVAÐA FERÐAMÁTI VAR NÝTTUR Á FERÐALÖGUM Á ÍSLANDI*	SUMAR 2016	VETUR 2015-2016	SUMAR 2014	VETUR 2013-2014	VETUR 2011-2012	SUMAR 2011
Bílaleigubíll	54,0%	45,3%	35,9%	35,1%	39,5%	32,7%
Áætlunarbílfreið (Strætó)	33,8%	25,6%	43,3%	31,7%	30,1%	46,0%
Rúta (skipulagðar ferðir)	27,3%	43,8%	38,1%	55,3%	58,8%	36,2%

*Hægt var að nefna fleiri en einn svarmöguleika, því eru fleiri svör en svarendur.

Haraldur Sigbórsson og Stefán Einarsson (2016) tóku saman slysatölur erlendra farþega á árunum 2003-2015 en þar kom fram að hæsta tíðni slasaðra í umferðinni á milljón ferðamenn er hjá

⁴⁵ (Maskína, 2016).

ferðamönnum frá Ítalíu, Spáni og Kína⁴⁶. Akstursskilyrði á Íslandi geta verið erfið fyrir þá sem ekki þekkja til og hugsanlega væri hægt að fækka slysum ferðamanna ef almenningsamgöngur væru skilvirkari. Myndu þá mögulega fleiri ferðamenn sem eiga erfitt með að keyra við íslenskar aðstæður nýta sér almenningsamgöngur í stað bílaleigubíla.

Hér fyrir neðan verður nánar fjallað um notendur á Vesturlandi og Suðurlandi en nánari umfjöllun um Norðurland eystra og Norðurland vestra má finna í köflum 7 og 8.3.

2.4.1 Vesturland

Í rannsókn Hrafnhildar Tryggvadóttur (2012) voru íbúar Vesturlands spurðir út í ferðavenjur með netkönnun. Þar kom fram að um 59% svarenda ferðast venjulega einir á bíl innan sveitarfélagsins, 12% ferðast í samfloti með öðrum á bíl á meðan 2% ferðast venjulega í strætó eða rútu og 3% ferðast ýmist á bíl eða í strætó/rútu innan sveitarfélagsins. Voru flestir íbúar Snæfellsbæjar (74%), Borgarbyggðar (70%) og Dölunum (70%) sem ferðuðust einir í bíl innan sveitarfélagsins. Um 96% svarenda ferðust venjulega á einkabíl út fyrir sveitarfélagið, annað en til höfuðborgarsvæðisins og um 0,3% ferðuðust venjulega með Strætó eða rútu á meðan 1,7% svarenda ferðuðust ýmist á bíl eða með Strætó/rútu. Um 1% svarenda ferðaðist venjulega með Strætó eða í rútu til höfuðborgarsvæðisins. Um 45% svarenda þótti almenningsamgöngur skipta mjög miklu eða miklu máli fyrir áframhaldandi búsetu á Vesturlandi⁴⁷.

Könnun var gerð árið 2013 þar sem farþegar voru spurðir um borð í Strætó á leið 57, 58, 59 og 82. Flestir svarendur fóru frá Akranesi, tæp 35%, því næst voru farþegar frá öðrum svæðum en Vesturlandi, um 12% svarenda. Eitthvað var um erlenda ferðamenn í ferðum þar sem könnun var gerð en fáir vildu taka þátt. Flestir svarendur hófu ferð sína á Akranesi, um 39% og flestir enduðu ferð sína á höfuðborgarsvæðinu, um 68%. Strætónotkun var skoðuð á milli svæða á Vesturlandi. Um 70% svarenda sögðust aldrei nota Strætó til að ferðast á milli svæða á Vesturlandi og um 16% svarenda ferðuðust milli svæða á Vesturlandi með Strætó sjaldnar en einu sinni í mánuði. Hins vegar voru fleiri sem nýttu Strætó til að komast til höfuðborgarsvæðisins. Um 75% af svarendum sem bjuggu á Akranesi ferðuðust með Strætó til höfuðborgarsvæðisins 4 sinnum í viku eða oftar. Hafa ber í huga að könnunin var gerð um borð í Strætó⁴⁸.

Í rannsókn Hrafnhildar Tryggvadóttur (2014) sem gerð var um umhverfislegan ávinning af strætóferðum á Vesturlandi var rætt við erlenda ferðamenn. Þar kom fram að helstu gallar almenningsamgangna á Íslandi væru tengingar við aðrar leiðir og staðsetning biðstöðva. Ferðamönnum fannst erfitt og flókið að skipuleggja ferðalög eftir þeim áætlanarferðum sem í boði voru. Jafnframt kom fram að sumum fannst óþægilegt að ferðast í Strætó um slæma vegi á Íslandi.

⁴⁶ (Haraldur Sigþórsson & Stefán Einarsson, 2016).

⁴⁷ (Hrafnhildur Tryggvadóttir, 2012).

⁴⁸ (Hrafnhildur Tryggvadóttir, 2014).

Ferðamenn í rannsókninni voru allir sammála um að almenningssamgöngur um Ísland væru mikilvægar bæði á landsbyggðinni og í þéttbýlum⁴⁹.

Tafla 2.6 sýnir hlutfall komu- og brottfarafarþega miðað við hlutfall íbúa. Erfitt er að meta samsetningu notenda á leiðum Strætó bs. úti á landi en þessi útfærsla sýnir samt sem áður áhugaverða mynd af nýtingu strætóleiða sem keyra um Vesturland. Sjá má að lægsta hlutfall farþegafjöldi miðað við íbúafjölda er á Kleppjárnsreykjum. Hæsta hlutfall farþegafjöldi miðað við íbúafjölda er í Borgarnesi með leið 57.

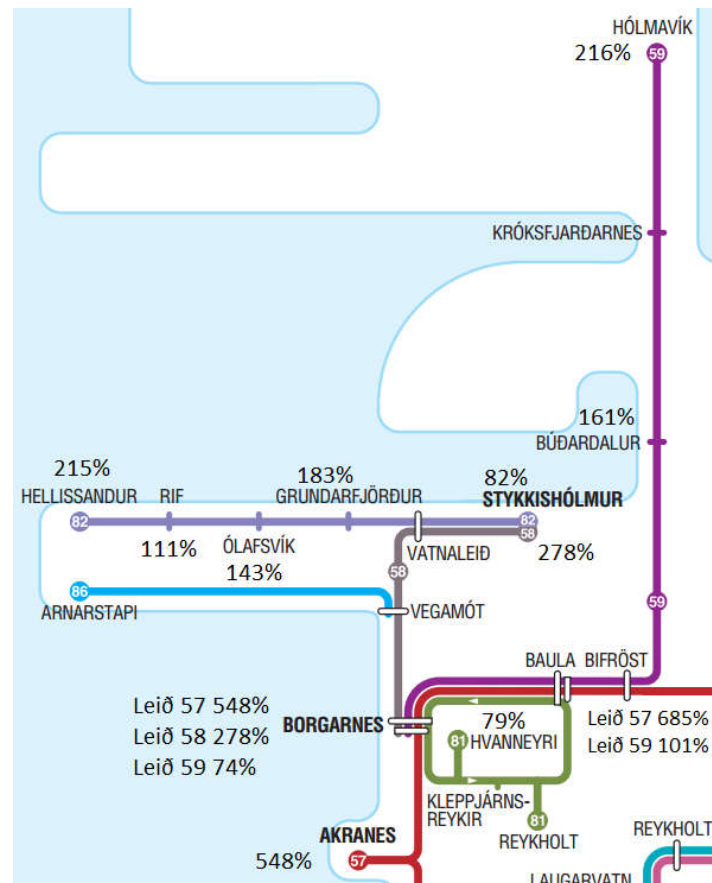
TAFLA 2.6 Hlutfall komu- og brottfarafarþega á árstímabili (júní 2016-maí 2017) miðað við íbúafjölda á Vesturlandi.

LEIÐ	STAÐUR	FJÖLDI ÍBÚA ⁵⁰	FJÖLDI KOMU- OG BROTTFARAFARÞEGA ⁵¹	HLUTFALL FARÞEGA AF FJÖLDA ÍBÚA	FJÖLDI FERÐA/DAG
57	Akranes	7.106	38.925	548%	11 ferðir til og frá
57	Borgarnes	1.946	19.196	986%	7 ferðir til og frá
57	Bifröst	272	1863	685%	2-4 ferðir til og frá
58	Borgarnes	1.946	7.098	365%	2 ferðir til og frá
58	Stykkishólmur	1.164	3.231	278%	
59	Hólmavík	336	726	216%	
59	Búðardalur	261	421	161%	2 ferðir til og frá á miðvikudögum og föstudögum
59	Bifröst	272	276	101%	
59	Borgarnes	1.946	1.441	74%	
82	Hellissandur	370	794	215%	
82	Grundarfjörður	825	1.512	183%	2 ferðir á dag til og frá mán, mið, fös og sun
82	Ólafsvík	945	1.350	143%	
82	Rif	145	161	111%	
82	Stykkishólmur	1.164	584	50%	
81	Hvanneyri	272	216	79%	
81	Reykholt	40	6	15%	1 ferð mán, þið og fim
81	Borgarnes	1.946	280	14%	
81	Kleppjárnsreykir	42	4	10%	

⁴⁹ Hrafnhildur Tryggvadóttir, 2014).

⁵⁰ (Hagstofa Íslands, 2017).

⁵¹ (Strætó bs., 2017b).



MYND 2.6 Hlutfall komu- og brottfarafarþega á árstímabili miðað við íbúafjölda á Vesturlandi.

2.4.2 Suðurland

SASS fékk fyrirtækið Maskínu til að gera fyrir sig könnun um samgöngur á Suðurlandi í lok árs 2016 þar sem íbúar á Suðurlandi voru spurðir áhlits. Heildarfjöldi svarenda var 598 alls. Þar kemur fram að meirihluti svarenda ferðaðist oftast til og frá vinnu á eigin bíl, rúm 67%. Rúm 2% ferðuðust oftast með Strætó en þegar skoðuð eru nánar svör þeirra sem eru 18-20 ára voru tæplega 8% svarenda sem ferðuðust oftast með Strætó til og frá vinnu/skóla. Tæp 64% svarenda notuðu Strætó aldrei, tæp 26% notuðu strætó 1-5 sinnum á ári. Rúm 3% svarenda notaði Strætó einu sinni í viku eða oftar⁵².

Þegar spurt var að því af hverju ekki var ferðast oftast til og frá vinnu með Strætó er algengast að ástæðan hafi verið vegna þess að strætóferðir voru ekki í boði, rúm 39% svarenda. Rúm 41% svarenda sögðu að það væri vegna þess að þau eiga bíl sjálf, tæp 32% voru á því að leiðarkerfið hentaði illa, rúm 21% þótti tímataflan henta illa, tæpum 12% fannst það of tímafrekt og tæpum 5% fannst það of dýrt.

⁵² (Maskína, 2017).

TAFLA 2.7 Niðurstöður könnunar um samgöngur á Suðurlandi 2016⁵³.

SPURNING	SVARMÖGULEIKAR	HLUTFALL
Hvernig ferðast þú oftast til og frá vinnu/skóla?	Á eigin bíl	67,2%
	Farþegi í bíl með öðrum	6,4%
	Gangandi	16,1%
	Í strætó	2,1%
	Annað	8,2%
Hversu oft notar þú Strætó?*	Aldrei	63,7%
	1-5 sinnum á ári	25,80%
	6-12 sinnum á ári	4,2%
	Oftar en einu sinni í mánuði en sjaldnar en vikulega	3,0%
	Einu sinni í viku	0,9%
	Nokkrum sinnum í viku en þó ekki daglega	1,1%
	Daglega	1,4%
Af hverju ferðast þú ekki oftast til og frá vinnu/skóla með Strætó?*	Strætóferðir ekki í boði	39,4%
	Á bíl sjálf(ur)	32,0%
	Núverandi ferðamáti hentar betur	27,8%
	Leiðarkerfið hentar illa	20,9%
	Tímataflan hentar illa	12,2%
	Of tímafrekt	11,5%
	Of langt í næstu stoppistöð	9,7%
	Bý stutt frá	4,8%
	Of dýrt	4,6%
	Annað	8,4%

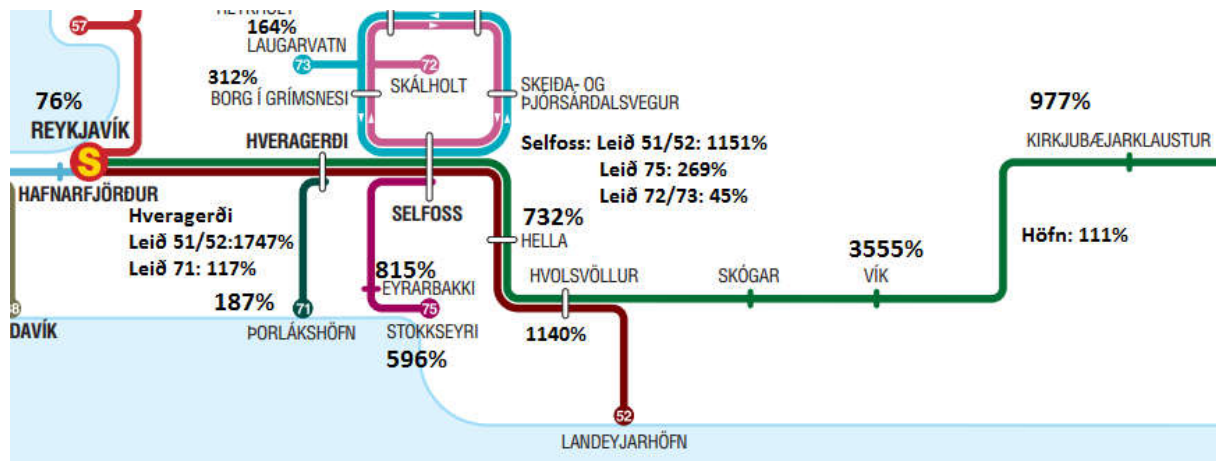
*Hér var hægt að nefna fleiri en einn svarmöguleika, því eru fleiri svör en svarendur.

Tafla 2.8 sýnir hlutfall komu- og brottfarafarþega miðað við hlutfall íbúa í byggðakjörnum á Suðurlandi. Lægsta hlutfallið er fyrir leið 72/73 á Selfossi, um 45%. Leiðirnar keyra rangsælis og réttisælis hring frá Selfossi til Laugarvatns, Reykhólts og Flúða. Má telja líklegt að þar séu á ferð farþegar sem eru að mestu heimamenn. Hæsta hlutfall farþega miðað við íbúafjölda er á Vík með leið 51, um 3555%. Mögulega má draga þá ályktun að á Vík sé mikið um farþega sem búa ekki á Vík þar sem hlutfallið er mjög hátt. Jafnframt er hátt hlutfall í Hveragerði og á Selfossi. Báðir staðir eru í grennd við höfuðborgarsvæðið og má því draga þá ályktun að um sé að ræða heimamenn sem ferðast til og frá höfuðborgarsvæðinu ásamt öðrum farþegum.

⁵³ (Maskína, 2017).

TAFLA 2.8 Hlutfall komu-og brottfarafarþega á árstímabili (júní 2016-maí 2017) miðað við íbúafjölda á Suðurlandi.

LEIÐ	STAÐUR	FJÖLDI ÍBÚA ⁵⁴	FJÖLDI KOMU OG BROTTFARAFARÞEGA ⁵⁵	HLUTFALL FARÞEGA M.V ÍBÚA	FJÖLDI FERÐA/DAG
51/52	Reykjavík	125.630	95.754	76%	Leið 52 keyrir frá Reykjavík til Hvolsvallar 3 sinnum á dag í hvora átt
51/52	Hveragerði	2.510	43.846	1747%	
51/52	Selfoss	7.180	82.617	1151%	
51/52	Hella	816	5.976	732%	
51/52	Hvolsvöllur	929	10.590	1140%	
51	Skógar		1.836		Leið 51 keyrir einu sinni á dag milli Hvolsvallar og Hafnar í hvora átt.
51	Vík	326	11.590	3555%	
51	Kirkjubæjarklaustur	140	1.368	977%	
51	Jökulsárlón		1.143		
51	Skaftafell		1.092		
71	Hveragerði	2.510	2.934	117%	Leið 71 fer 4 ferðir í hvora átt
71	Þorlákshöfn	1.572	2.934	187%	Leið 75 fer 8 ferðir daglega
75	Selfoss	7.180	19.333	269%	
75	Eyrarbakki	505	4.118	815%	
75	Stokkseyri	473	2.819	596%	
72/73	Selfoss	7.180	3.224	45%	Leið 72 fer 3 ferðir á dag og leið 73 fer 4 ferðir á dag
72/73	Flúðir	430	1.321	307%	
72/73	Reykholt	236	837	355%	
72/73	Laugarvatn	177	290	164%	
72/73	Borg í Grímsnesi	103	321	312%	



MYND 2.7 Hlutfall komu-og brottfarafarþega á árstímabili (júní 2016-maí 2017) miðað við íbúafjölda á Suðurlandi.

⁵⁴ (Hagstofa Íslands, 2017).

⁵⁵ (Strætó bs., 2017b).

2.5 Samferða

Á veraldarvefnum má finna heimasíður og hópa með það að markmiðið að samnýta ferðir. Heimasíðan samferda.is er dæmi um slíka síðu. Þar getur fólk auglýst eftir fari eða farþegum fyrir ákveðnar leiðir á ákveðnum tímum og er þá algengt að fólk deili ferðakostnaðinum eða þá að bílstjórinn taki ákveðið verð fyrir hvert laust sæti. Algengt er að erlendir farþegar nýti heimasíðuna og leiti þar eftir ferðafélögum eða fari með öðrum. Einn ókostur við síðuna er þó að ekki er vitað með vissu hver er á bak við fyrirspurnina, þær upplýsingarnar sem birtast eru oft einungis eiginnafn og netfang.

Á Facebook er fjöldi hópa með þann tilgang að tengja saman þá sem leita eftir fari og þá sem leita eftir farþegum fyrir ákveðnar leiðir. Tafla 2.9 sýnir lista yfir helstu hópa á Facebook þar sem fólk leitast eftir því að finna ferðafélaga og vera samferða. Helsti kosturinn sem hóparnir hafa fram yfir heimasíðuna samferda.is er að hægt er að sjá hver kemur með fyrirspurnina þar sem fyrirspurnirnar eru undir nafni og persónulegri Facebook síðu.

Stærsti hópurinn er Samferða Akureyri en í september 2017 voru tæplega 11.700 meðlimir í hópnum. Algengt verð fyrir að fá far með öðrum er um 3000 kr⁵⁶. á milli Reykjavíkur og Akureyrar. Þegar skoðuð eru verð á flugi sem er allt frá 7.590 kr. (þó er oft hærra verð ef pantað er með stuttum fyrirvara), og verð með Strætó sem er 9.680 kr. Þá sést glögglega að ódýrara er að reyna að vera samferða öðrum miðað við að fara með Strætó eða taka flug þegar litið er til kostnaðar. Jafnframt er í sumum tilvikum hægt að semja um að vera skutlað beint að dyrum eða að farið sé á ákveðnum tíma sem er ekki hægt að gera þegar ferðast er með almennings-samgöngum. Ókosturinn er þó sá að ekki er öruggt að finna far eða að treysta því fullkomlega að bílstjórar eða farþegar standi við sínar skuldbindingar. Áætlanir geta breyst og farþegar og bílstjórar geta hætt við ferðir með stuttum fyrirvara eða að tímasetningar standast ekki.

Mun fleiri Íslendingar nýta sér hópana á Facebook en heimasíðuna samferda.is og algengt er að annað fólk láti vita með því að skrifa athugasemd við fyrirspurnina ef það veit af öðrum sem vantar far eða farþega og getur það aukið líkurnar á því að fólk finni far eða farþega. Hóparnir auðvelda fólki að komast á milli staða úti á landi og gerir fólki kleift að ferðast með ódýrari hætti og að nýta sæti í hverjum bíl betur. Á heimasíðunni samferda.is er allt á ensku en á samferða hópnum á Facebook er algengara að fyrirspurnir séu á íslensku.

TAFLA 2.9 Listi yfir helstu samferða hópa á Facebook.

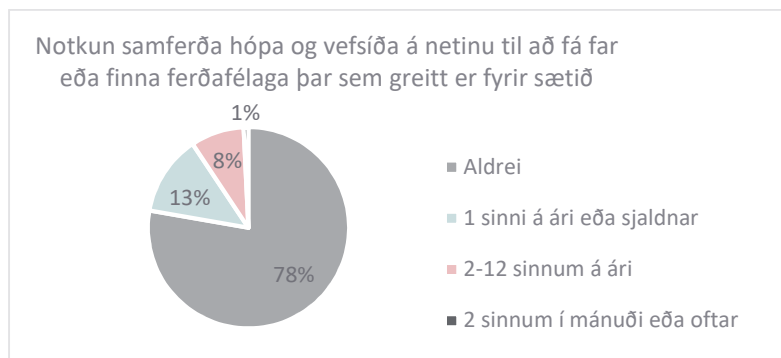
FACBOOK HÓPUR	FJÖLDI MEÐLIMA*
Samferða Akureyri	11.655
Samferða Ísafjörður	4.536
Samferða á Norðurlandi	3.041
Samferða á Suðurlandi	2.998
Samferða Fjarðarbyggð	2.616
Samferða Egilsstaðir	2.612
Samferða Skagafirði	2.446
Samferða Borgarnes	1.862
Samferða Dalvíkurbyggð	992

⁵⁶ Verð í september 2017.

FACBOOK HÓPUR	FJÖLDI MEÐLIMA*
Samferða Vopnfirðingar	791
Samferða Hvammstangi	722
Samferða Hvero - Rvk	592
Samferða Djúpivogur	584
Samferða Reykjanesbær	545
Samferða á Siglufirði/Ólafsfirði/Fjallabyggð	541
Samferða / Flúðir	527

*Fjöldi þann 19.9.2017.

Í viðhorfskönnun sem gerð var í maí 2018 meðal fólks sem býr á Norðurlandi fyrir þessa skýrslu (sjá nánar kafla 7), var spurt hversu oft svarendur nýttu heimasíður, Facebook hópa eða aðrar leiðir til að fá far eða finna ferðafélaga þar sem greitt var fyrir sætið. Mikill meirihluti svarenda hafði aldrei nýtt sér slíka hópa, tæp 78%. Um 9% þátttakenda nýtti sér slíkar vefsíður eða hópa 2 sinnum á ári eða oftar. Meðal þeirra sem nýttu slíkar síður 2 sinnum eða oftar á ári voru helst þeir sem voru á aldrinu 18-29 ára, rúm 23% svarenda í þeim hópi. Að auki var hærra hlutfall meðal þeirra sem voru með tekjur lægri en 400 þúsund (rúm 16%) eða voru einhleypir (tæp 22%).



MYND 2.8 Notkun samferðahópa og vefsíða að jafnaði.

2.6 Samantekt

Í þessum kafla hefur verið tekið saman helstu upplýsingar og rannsóknir um áætlunarleiðir strætisvagna á landsvísu. Helstu niðurstöður eru eftirfarandi:

- Akstur áætlunarbíla milli þéttbýliskjarna á landsbyggðinni er rekinn af landshlutasamtökum sveitarfélaga. Meirihluti landshlutasamtaka hafa gert þjónustusamning við Strætó bs., að undanskyldum Fjórðungssambandi Vestfirðinga og SSA, um að skipuleggja leiðarkerfið, fá aðgang að farmiðakerfi og þjónustuveri Strætó bs. og hafa umsjón með útboðum fyrir akstur og eftirlit með akstri á vegum verktaka.
- Vinsælustu leiðir Strætó á landsbyggðinni eru leiðir 57 (Rvk-Ak), leið 55 (KEF-Rvk) og leið 51 (RVK-Höfn). Þessar leiðir tengja Reykjavík við fjölmennustu þéttbýlisstaðina úti á landi. Mestur farþegafjöldi hjá Strætó bs. á landsbyggðinni á tímabilinu júní 2016 til maí 2017 var í ágúst þar sem farþegafjöldinn var tæplega 47.200 farþegar en sá lægsti var í desember með tæplega 27.100 farþega.

- Almennt séð eru leiðir í næsta nágrenni höfuðborgarsvæðisins með tíðari ferðir (s.s. leiðir til Reykjanesbæjar, Akraness, Borgarness, Hveragerðis og Selfoss) en leiðir lengra frá höfuðborgarsvæðinu. Algeng tíðni ferða til áfangastaða sem eru lengra frá höfuðborgarsvæðinu er um 1-4 ferðir á dag en nær höfuðborgarsvæðinu er algeng tíðni ferða um 10-13 ferðir á dag.
- Kannanir gefa til kynna að lágt hlutfall íbúa landsins nota strætó/áætlunarferðir reglulega, en kannanir ferðamálastofu gefa til kynna að um þriðjungur ferðamanna noti strætó/áætlunarferðir.
- Ekki eru til greiningar á notendum Strætó bs. á landsbyggðinni, þ.e. hvort um sé að ræða íbúa á svæðinu, innlenda eða erlenda ferðamenn eða gesti úr nágrennabyggð.
- Köllun er eftir frekari fjármagni frá ríkissjóði frá landshlutasamtökum til að standa undir þjónustu áætlunaraksturs.
- Mikilvægt er að skilgreina betur hlutverk landshlutasamtaka þegar kemur að almenningssamgöngum, sem og hvaða þjónustustig ber að halda uppi.
- Landshlutasamtök telja að samkeppni geri Strætó á landsbyggðinni erfitt fyrir, en þó liggur ekki fyrir greining á því hvernig og í hvaða mæli sú samkeppni hefur áhrif á farþegagrunn og þar með farþegatekjur Strætó á landsbyggðinni. Ágreiningur hefur verið um hvort að einkaaðilar eigi rétt á að keyra ákveðnar leiðir sem landshlutasamtök hafa einkarétt yfir.
- Rekstrarerfiðleikar hafa einkennt málaflokkinn á landsbyggðinni. Greina þarf betur samspil rekstrarkostnaðs við farþegafjölda, tíðni ferða og akstursvegalengdir.
- Á seinustu árum hefur færst í aukana að fólk leiti eftir samferðafélaga á netinu þar sem greitt er fyrir sætið eða tekið er þátt í eldsneytiskostnaði. Stjórnvöld og sveitarfélög gætu skoðað þennan ferðamáta betur til að auka ferðafrelsi fólks út á landi. Þetta getur verið sérstaklega mikilvægt fyrir smærri byggðarlög þar sem erfitt er að halda úti reglulegum almenningssamgöngum.

3 STAÐA INNANLANDSFLUGS

Innanlandsflug er mikilvægur samgöngumáti sem tryggir mörgum landsmönnum úti á landi aðgengi að nauðsynlegri opinberri þjónustu með skjótari hætti en með öðrum ferðamátum. Innanlandsflug er hluti af almenningssamgöngukerfi landsins og tryggir aðgengi að heilbrigðiskerfinu og gefur starfsfólki fyrirtækja og íbúum sem búa langt frá höfuðborgarsvæðinu tækifæri að njóta þeirrar þjónustu sem þar er eingöngu í boði, oft í dagsferð án næturgistingar. Í tillögu að samgönguáætlun 2019-2033 er tekið fram að litið sé á áætlunarflug innanlands sem almenningssamgöngur. Jafnframt er tekið fram að eitt af markmiðunum sé að íbúar landsbyggðarinnar geti komist til höfuðborgarsvæðisins á um 3,5 klst. samþættum ferðatíma, akandi, með ferju og/eða í flugi⁵⁷.

Innanlandsflugvellir eru að 2/3 hluta reknir á kostnað ríkissjóðs og framlög notenda standa undir þriðjung kostnaðar. Áætlunarflug til staða þar sem samanlagður ferðatími er meiri en 3,5 klst og er ekki hægt að reka á markaðslegum forsendum, njóta ríkisstyrks að undangengnu útboði. Áætlunarflug er hins vegar rekið á markaðslegum grundvelli til Ísafjarðar, Akureyrar, Húsavíkur, Egilsstaða og Vestmannaeyja en aðrar áætlunarleiðir eru styrktar af ríkinu⁵⁸. Enginn beinn ríkisstyrkur er til þeirra leiða en í raun má segja að ríkið styrki þær leiðir óbeint með því að taka að sér hluta rekstrarkostnaðar flugvallanna. Í stjórnarsáttmála ríkisstjórnar sem undirritaður var í lok nóvember 2017 kemur fram að unnið verði að því að gera innanlandsflug að hagkvæmari kosti fyrir íbúa landsbyggðanna⁵⁹. Árið 2016 var fjárveiting vegna innanlandsflugs 306,4 m.kr⁶⁰.

⁵⁷ (Alþingi, 2018).

⁵⁸ (Alþingi, 2015).

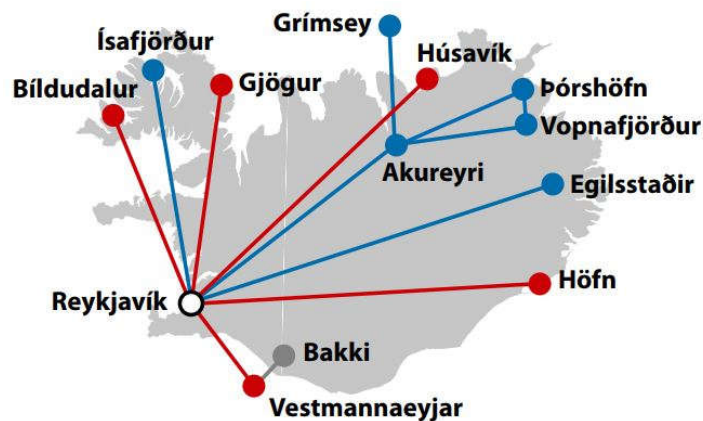
⁵⁹ (XB, XD og XV, 2017).

⁶⁰ (Vegagerðin, 2017d).

3.1 Ferðir í boði

Flugfélögin Air Iceland Connect, Flugfélagið Ernir og Norlandair bjóða upp á innanlandsflug til mismunandi áfangastaða hér á landi.

- Innanlands býður Norlandair upp á áætlunarflug frá Akureyri til Grímseyjar, Þórshafnar og Vopnafjarðar.
- Áfangastaðir innanlands hjá Air Iceland Connect eru Akureyri, Egilsstaðir, Ísafjörður, Reykjavík, Vopnafjörður, Grímsey, Þórshöfn og Keflavík⁶¹.
- Áfangastaðir Flugfélagsins Ernir eru Reykjavík, Bíldudalur, Gjögur, Húsavík, Höfn og Vestmannaeyjar. Atlandsflug hefur jafnframt verið með flug til Vestmannaeyja frá Bakkaflugvelli um sumartímann.



MYND 3.1 Áfangastaðir áætlunarflugs á Íslandi⁶². Rauður litur er Flugfélagið Ernir, blár litur er Air Iceland Connect.

3.2 Farþegatölur

Tafla 3.1 sýnir heildarfjölda farþega (komu- og brottfarir) á flugvöllum landsins. Á öllum flugvöllum eru komu- og brottfarir flestar á sumrin, nema á Akureyri, Gjögur og á Þingeyri þar sem komu- og brottfarir eru flestar um haustið. Á landsbyggðinni eru flestar komu- og brottfarir á Akureyri og þar á eftir koma Egilsstaðir. Fæstar ferðir eru á Sauðárkróki og Norðurfirði, en ekkert áætlunarflug fer á þá staði.

Myndir 3.2 og 3.3 sýna myndrænt heildarfjölda fyrir komu- og brottfararfarþega á flugvöllum með áætlunarflugi á Íslandi fyrir árið 2016. Reykjavíkflugvöllur er með töluvert fleiri komu- og brottfararfarþega en aðrir flugvellir, um 417.300 komu- og brottfararfarþega, sem eru um 52% af öllum komu- og brottfararfarþegum á innanlandsflugvöllum hér á landi. Þar á eftir kemur Akureyrarflugvöllur með um 188.800 farþega, um 24% af öllum komu- og brottfararfarþega á innanlandsflugvöllum. Af flugvöllum með áætlunarflug fóru fæstir farþegar um Gjögurflugvöll, tæplega 400 komu- og brottfararfarþegar, þar á eftir kemur flugvöllurinn á Þórshöfn með um 440 farþega. Ekkert áætlunarflug

⁶¹Flugleiðin Kef-Ak er einungis í boði fyrir farþega sem eru á leið í millilandaflug samdægurs frá Keflavíkflugvelli. Hlé var gert á fluginu í maí 2018 en flug hófst aftur í október sama ár.

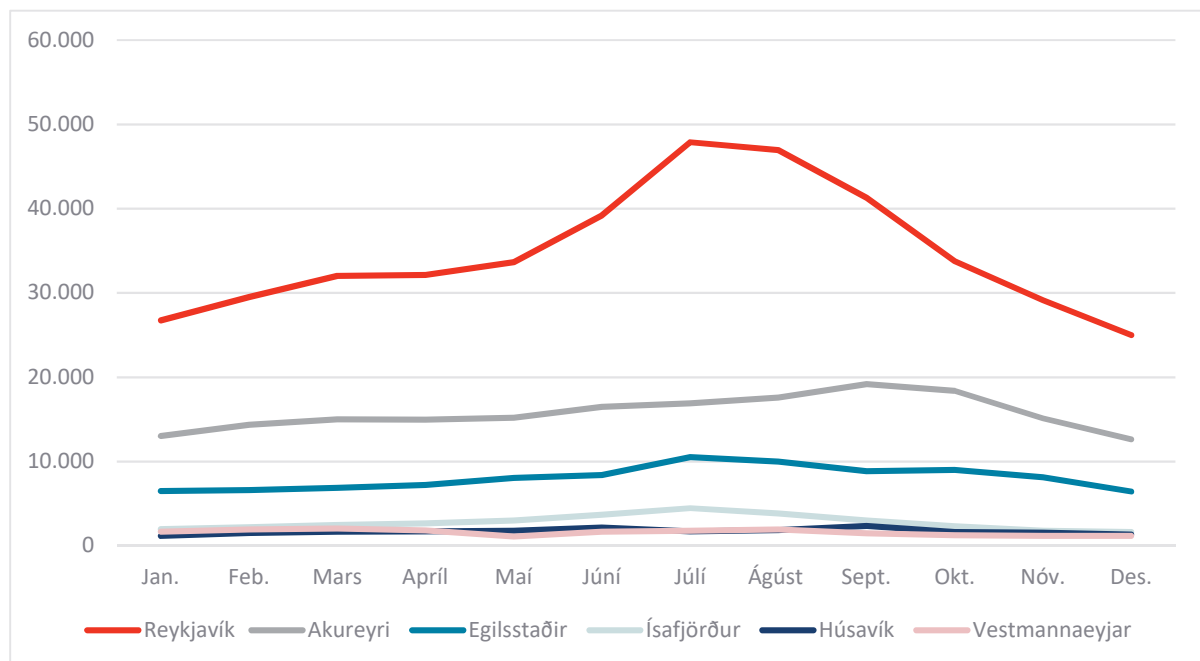
⁶² Mynd fengin af heimasíðu publictransport.is

er fyrir flugvöllinn á Mývatni en samt sem áður fara fleiri farþegar í gegnum þann flugvöll en á flugvöllinum á Þórshöfn, Vopnafirði og við Gjögur þar sem til staðar er áætlunarflug.

TAFLA 3.1 Heildarfjöldi farþega (komu- og brottfarir) á flugvöllum á Íslandi árið 2016⁶³.

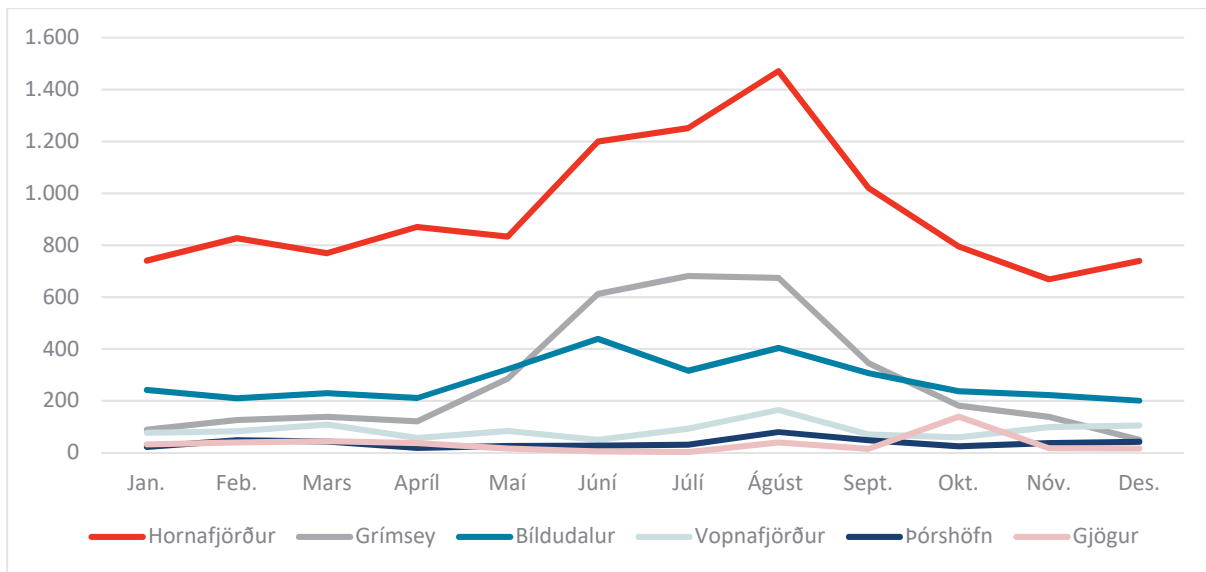
	SUMAR	HAUST	VETUR	VOR	Samtals
	júní-ágúst	sept-nóv	des-feb	mars-maí	
Reykjavík	134.030	104.202	81.237	97.840	417.309
Akureyri	50.958	52.675	40.041	45.136	188.810
Egilsstaðir	28.943	25.973	19.547	22.166	96.629
Ísafjörður	11.998	7.128	5.829	8.121	33.076
Húsavík	5.702	5.528	3.992	5.172	20.394
Vestmannaeyjar	5.417	3.923	4.808	4.959	19.107
Hornafjörður	3.922	2.484	2.305	2.472	11.183
Grímsey	1.966	664	262	544	3.436
Bíldudalur	1.156	765	650	762	3.333
Mývatn*	1.188	246	0	106	1.540
Vopnafjörður	305	227	263	247	1.042
Þórshöfn	136	107	112	86	441
Bakki*	217	100	6	100	423
Gjögur	45	169	87	96	397
Þingeyrar*	0	215	0	0	215
Norðurfjörður*	34	5	1	11	51
Sauðárkrókur*	37	2	2	8	49
Samtals	246.054	204.413	159.142	187.826	797.435

*Ekki áætlunarflug.



MYND 3.2 Heildarfjöldi komu- og brottfarafarþega fyrir flugvelli með áætlunarflug á Íslandi 2016. Fyrri hluti.

⁶³ (Isavia, 2017).



MYND 3.3 Heildarfjöldi komu- og brottfarafarþega fyrir flugvelli með áætlunarflug á Íslandi 2016. Seinni hluti.

3.3 Verðlag á flugi

Verðlag á flugi er afar mismunandi eftir því hvenær farþegar fljúga og hvort pantað er með löngum eða stuttum fyrirvara. Tekin voru saman nokkur verðdæmi á innanlandsflugi frá Reykjavík til mismunandi áfangastaða sem sjá má í töflu 3.2. Verð miðast við að pantað sé með mánaðarfyrirvara um haust 2017. Þess ber þó að geta að verð getur hækkað umtalsvert þegar flug er pantað um helgi eða með stuttum fyrirvara. Til að mynda er flug til Egilsstaða frá Reykjavík með eins dags fyrirvara um miðjan september um helgi aðra leið á 17.190 kr., flug til Akureyrar er á 18.290 kr. og flug til Ísafjarðar er á 12.790 kr. Því er ljóst að verðið getur breyst mikið eftir því hvenær fólk pantar og fyrir hvaða dag er pantað.

TAFLA 3.2 Dæmi um verð frá Reykjavík til áfangastaða með áætlunarflugi⁶⁴.

FRÁ REYKJAVÍK, TIL:	VERÐDÆMI
Akureyri	frá 7.590 kr.
Egilsstaðir	frá 7.590 kr.
Ísafjörður	frá 7.590 kr.
Húsavík	frá 17.400 kr.
Vestmannaeyjar	frá 11.800 kr.
Hornafjörður	frá 17.900 kr.
Grímsey	frá 18.690 kr.
Bíldudalur	frá 17.100 kr.
Vopnafjörður	frá 16.490 kr.
Þórshöfn	frá 15.765 kr.
Gjögur	frá 17.400 kr.

*m.v. að pantað sé með mánaðarfyrirvara ,flug á virkum degi um haust 2017 án farangurs.

Fram að 31. maí 2018 gátu ungir farþegar keypt sérstök hoppfargjöld sem var ódýrari kostur (oft 10 þúsund kr ódýrari) en venjuleg fargjöld. Hoppfargjöldin virkuðu þannig að farþegar á aldrinum 12-25 ára gátu skráð sig á biðlista fyrir ákveðið flug og fengið sæti ef það var laust með fluginu. Hoppfargjald var því hagkvæmur kostur fyrir ungt fólk. Air Iceland Connect ákvað að hætta með hoppfargjaldið í maí

⁶⁴ Verð fundið á heimasíðum flugfélaga með áætlunarflug.

2018. Árni Gunnarsson, framkvæmdarstjóri Ari Iceland Connect svaraði að ástæða þess hafi verið vegna þess að Hoppfargjaldið hafi ekki lengur verið ódýrasta fargjaldið, fyrirtækið býður upp á fargjöld allt niður í 6.900 kr á staðfestu fargjaldi. Nú er hægt að kaupa sex flugleggir í einu á 59.400 kr sem er fyrir farþega á aldrinum 12-20 ára gegn því að bókað sé með viku fyrirvara. Ungt fólk á landsbyggðinni hefur mótmælt því að hætt hafi verið með hoppfargjöldin og bent á að oft hentar ekki að bóka flug með viku fyrirvara⁶⁵. Íbúar Austurlands hafa tekið í sama strengi, og bent á að fólk þurfi að geta farið út á flugvöll og gengið að ákveðnu verði vísu. Þeir hafa því lagt áherslu á mikilvægi reglulegs innanlandsflugs á viðráðanlegu verði til að geta sótt þjónustu til Reykjavíkur⁶⁶.

Reglulega kemur til tals í umræðunni hér á landi að innanlandsflug sé of dýrt og þá sérstaklega fyrir þá sem þurfa að ferðast hvað lengst (s.s á Austurlandi og á Ísafirði), þar sem verð getur hlaupið á tugum þúsunda ef pantað er með stuttum fyrirvara eða á óheppilegri dagsetningu. Margir geta ekki pantað flug með 2-3 mánaða fyrirvara til að tryggja sér hagstætt verð. Mörg dæmi eru um að ódýrara sé að fljúga erlendis en innanlands. Verðlagið gerir heimamönnum á þessum svæðum erfitt fyrir að sækja þjónustu, stjórnsýslu og heimsækja ættingja og vini á höfuðborgarsvæðinu. Sjúkratryggingar Íslands borga til að mynda einungis tvær ferðir á ári vegna ferða frá landsbyggðinni að höfuðborginni til að sækja lækniþjónustu nema um alvarlegan sjúkdóm sé að ræða⁶⁷.

Starfshópur um gjaldtöku í innanlandsflugi gaf út skýrslu árið 2015 þar sem fram kom að með því að fella niður þjónustugjöld og opinber gjöld á áætlunarflugi gæti það lækkað miðaverð um 10-15% háð fargjaldi, að meðaltali 1.700 kr. á legg. Ef af lækkun yrði, væri þó erfitt að meta hvort að lækkunin myndi stuðla að auknum farþegafjölda með innanlandsflugi⁶⁸.

Skipaður var starfshópur á vegum samgönguráðuneytis í ágúst 2017 til að kanna mögulegar leiðir til að niðurgreiða innanlandsflug fyrir þá sem búa fjarri höfuðborginni⁶⁹. Slíkt hefur verið gert í Skotlandi, Noregi og Spáni þar sem afsláttarumhverfið er byggt þannig upp að þeir sem eru með lögheimili á umræddum svæðum njóta forgangs af afsláttarkjörum, allt frá 40-50% (í Skotlandi) til 75% (á Spáni). Aðferðinni er beitt á svæði sem eru langt frá stórum þéttbýlisstöðum og þar sem óraunhæft er að nota aðra samgöngumáta vegna ferðatíma^{70, 71}.

Um 70 prósent íbúa á Hjaltslandseyjum í Skotlandi telja að aðferðin hafi haft jákvæð áhrif á samfélagið og þar sem aðferðinni var beitt fjölgaði farþegum á öllum leiðum og sætaframboð jókst⁷². Starfshópurinn skilaði af sér tillögu í lok árs 2018 og lagði til að flugfarmiðar íbúa með lögheimili í 200-300 km akstursfjarlægð frá höfuðborgarsvæðinu verði niðurgreiddir um helming, þó að hámarki fjórar ferðir (8 leggir) á hvern einstakling á ári á meðan reynsla er að komast á kerfið. Þá var lagt til að ISAVIA sjái um rekstur Reykjavíkurflugvallar og flugvallanna á Akureyri og Egilsstöðum með sameiginlegum kostnaðargrunni með Keflavíkurflugvelli⁷³.

⁶⁵ (Kristín Ólafsdóttir, 2018).

⁶⁶ (Gunnar Gunnarsson, 2016).

⁶⁷ (Jóhann Óli Eiðsson, 2017).

⁶⁸ (Starfshópur um gjaldtöku í innanlandsflugi, 2015)

⁶⁹ (Rúnar Snær Reynisson, 2017).

⁷⁰ (Jóna Árný Þórðardóttir, 2016).

⁷¹ (Sjá: <https://www.fomento.gob.es/aviacion-civil/subvenciones-para-el-transporte-aereo>)

⁷² (Baldur Guðmundsson, 2017)

⁷³ (Kristín Sigurðardóttir, 2018).

3.4 Notendur

3.4.1 Innlendir farþegar

Í mars 2013 var gerð könnun meðal farþega í innanlandsflugi í flugi milli Reykjavíkur og Akureyri og ríkisstyrktra flugvalla. Flestir farþegar voru að ferðast til höfuðborgarsvæðisins, um 52%. Meirihluti svarenda nýttu innanlandsflug í einkaerindi þar sem algengast var að fólk ferðaðist til að heimsækja ættingja og vini, tæp 30% og tæplega 12% svarenda ferðuðust til að sækja læknisþjónustu. Tæp 34% svarenda ferðuðust vegna vinnu. Tæp 78% svarenda komust á flugvöllinn með einkabíl og tæp 5% komust á flugvöllinn með Strætó. Algengast var að svarendur höfðu valið flug sem ferðamáta vegna tímasparnaðar, tæp 81%. Tæp 48% völdu innanlandsflug sem ferðamáta vegna þæginda, um 18% vegna öryggis og tæp 19% vegna þess að hægt var að sinna erindi þeirra í dagsferð⁷⁴.

Í könnun Bjarna Reynarssonar (2006) sem gerð var meðal farþega í innanlandsflugi völdu svarendur flug fyrst og fremst til að spara tíma og þátttakendum þótti innanlandsflug yfirleitt of dýrt. Þeir sem bjuggu nálægt flugvöllum flugu oftár en þeir sem bjuggu fjær. Heildartími frá heimili til ákvörðunarstaðar var að meðaltali áætlaður um 2 klukkustundir. Um 93% svarenda taldi flugþjónustu mjög mikilvæga fyrir byggðalagið sem flogið var frá⁷⁵.

3.4.2 Erlendir farþegar

Í könnun Bjarna Reynarssonar (2006) voru erlendir farþegar í innanlandsflugi 6% svarenda sem er í samræmi við könnun Ferðamálastofu (2016) þar sem tæp 5% erlendra ferðamanna nýttu sér innanlandsflug sumarið 2016 á ferðum sínum um Ísland. Sjá má hlutfall erlendra ferðamanna sem nýttu innanlandsflug á árunum 2011-2016 í töflu 3.3.

TAFLA 3.3 Hlutfall erlendra ferðamanna sem nýttu innanlandsflug á ferðalögum á Íslandi 2011-2016⁷⁶.

	SUMAR 2016	VETUR 2015-2016	SUMAR 2014	VETUR 2013-2014	VETUR 2011-2012	SUMAR 2011
Innanlandsflug	4,7%	2,9%	6,7%	3,3%	5,1%	6,4%

Tafla 3.3 sýnir að hlutfall erlendra ferðamanna sem nýta sér innanlandsflug hefur ekki aukist með árunum. Einnig virðist ekki vera samband á milli aukningar á fjölda ferðamanna til Íslands, og ferðum þeirra með innanlandsflugi - ferðamönnum hefur fjölgað um 175% frá árinu 2010 en þrátt fyrir það hefur farþegum í innanlandsflugi fækkað um 6% á sama tímabili⁷⁷. Árni Gunnarsson, framkvæmdastjóri

⁷⁴ (Innanríkisráðuneytið, 2014).

⁷⁵ (Bjarni Reynarsson, 2006).

⁷⁶ (Maskína, 2016).

⁷⁷ (Íslandsbanki, 2017).

Air Iceland Connect bendir hins vegar á að vöxtur erlendra farþega hafi aukist þ.e. hlutfall erlendra farþega var fyrir áratug 5% en er í dag um 20%⁷⁸.

Í greinagerð Heklu (2014) varðandi flutning innanlandsflugs til Keflavíkurflugvalar kemur fram að með bættri tengingu innanlandsflugs og millilandaflugs væri hægt að fjölga erlendum ferðamönnum sem nýta innanlandsflug og þannig taka aukinn þátt í kostnaði við innanlandsflugið⁷⁹. Tímabundið beint flug Air Iceland Connect milli Keflavíkur og Akureyrar í tengslum við millilandaflug frá 2017 til 2018 sýndi hins vegar að svo var ekki. Vonir stóðu til að auðvelda íbúum á Norðurlandi að nýta millilandaflug og fá fleiri ferðamenn norður. Hætt var við flugið þar sem eftirspurn var ekki nægjanleg, og ekki tekist að fá erlenda ferðamenn til að nýta sér flugið í miklu mæli, langstærsti hluti farþega hafa verið Íslendingar⁸⁰. Ákveðið var að hefja aftur flug milli Akureyrar og Keflavíkur í október 2018 og standa vonir til þess að fleiri muni nýta sér það en áður.

3.5 Áhrif ef miðstöð innanlandsflugs flyst til Keflavíkur.

Fyrirtækið KPMG (2012) var fengið af nokkrum sveitarfélögum á landsbyggðinni til að meta möguleg áhrif ef miðstöð innanlandsflugs yrði flutt til Keflavíkurflugvallar. Kannaðar voru breytingar og kostnaður fyrir notendur flugsamgangna til og frá Reykjavík ef til breytinganna kæmi þar sem litið var til íbúa, þjónustu og atvinnulífs. Í mati KPMG var talið að farþegum myndi fækka um 20-40% út frá könnunum sem gerðar hafa verið. Þar af leiðandi, myndi kostnaður við ríkisstyrkt flug aukast vegna fækkun farþega og að fækkun flugferða innanlands yrði allt að 40% á einstökum flugleiðum við flutning til Keflavíkur. Niðurstöður voru einnig þær að samgöngur innanlands verði dýrari og að ferðakostnaður íbúa á landsbyggðinni muni aukast um 6 til 7 milljarða kr. árlega. Ýmis önnur neikvæða áhrif voru nefnd s.s. slæm áhrif á menntun og einhæfara atvinnulíf þar sem stór fyrirtæki með höfuðstöðvar úti á landi treysta á innanlandsflug og nálægðar flugvallar við höfuðborgina. Að lokum var talið að landsbyggðin myndi verða afskekktari og breytingin myndi draga úr almennum lífsgæðum⁸¹. Hafa ber í huga að greiningin var gerð árið 2012 þegar fjölgun erlendra farþega hafði ekki náð jafn miklum hæðum og árið 2017 sem gæti haft áhrif á niðurstöðu matsins..

Samtök sveitarfélaga á Suðurnesjum (SSS) fékk fyrirtækið Heklu (2014) til að gera greiningu á því hvaða áhrif það hefði ef innanlandsflug yrði lagt af á Reykjavíkurflugvelli. Í þeirri greiningu kemur fram að beint flug milli Keflavíkur og valdra áfangastaða innanlands gæti verið leið til að uppfylla markmið samgönguáætlunar og tryggja íbúum landsbyggðarinnar greiðan aðgang að tengingu við alþjóðamarkað. Í greiningunni kemur fram að um 10% farþega í innanlandsflugi nýta flugsamgöngur sem tengingu við millilandaflug og að erlendir ferðamenn eru um 10-20% af farþegum í innanlandsflugi. Með því að tengja innanlandsflug og millilandaflug saman væri mögulega hægt að fá erlenda ferðamenn til að taka aukinn þátt í kostnaði við innanlandsflugið. Talið er að flutningur innanlandsflugs

⁷⁸ (Trausti Hafliðason, 2017).

⁷⁹ (Heklan, 2014).

⁸⁰ (Jón Þór Kristjánsson, 2018)

⁸¹ (KPMG, 2012).

til Keflavíkur muni hafa töluverð áhrif á samfélagsþróun á Suðurnesjum og þjónustustig myndi hækka á svæðinu. Líkt og í greiningu KPMG er þó gert ráð fyrir fækkun farþega í innanlandsflugi ef miðstöð innanlandsflug verður færð til Keflavíkur, um 25-40% fækkun, þar sem fjarlægð frá höfuðborgarsvæðinu eykst⁸².

Forsvarsmenn ferðamála í Finnlandi, Noregi og Danmörku telja að það skipti miklu máli að ferðamenn geti flogið beint frá aðalflugvelli út á land. Innanlandsflug er stór hluti af umferð á stærri flugvöllum Evrópu. Um 30% af heildarumferð á flugvöllum í Osló var vegna innanlandsflugs⁸³.

Flutningur miðstöðvar innanlandsflug úr Vatnsmýrinni hefur alla tíð verið deilumál. Í könnun frá 2016 voru um 59% svarenda sem vilja halda innanlandsfluginu í Reykjavík á meðan 27% vilja flugvöllinn burt. Hlutfallið breytist þegar svörin eru skoðuð eftir mismunandi svæðum. Þannig eru um 88% af svarendum úr landsbyggðarkjörnum mótfallnir því að flytja innanlandsflugið á meðan 47% þeirra sem búa á höfuðborgarsvæðinu eru mótfallnir að flytja flugvöllinn⁸⁴. Í samantekt Isavia um innanlandsflug (2012) kemur fram að könnunum beri saman um að aðrir flugkostir í nágrenni Reykjavíkur eru óhentugir og að 30%-70% myndu líkast til hætta að nota innanlandsflug ef miðstöð þess myndi færast til Keflavíkur⁸⁵.

3.6 Samantekt

- Innanlandsflug þjónar fyrst of fremst tengingu þéttbýlisstaða út á landi við höfuðborgarsvæðið.
- Langflestir farþegar ferðast á milli Reykjavíkur og Akureyrar, þar á eftir koma Egilsstaðir, Ísafjörður, Húsavík og Vestmannaeyjar.
- Verðlag á innanlandsflugi er óstöðugt og oft er dýrt að panta flug með stuttum fyrirvara. Íbúar á landsbyggðinni kalla eftir viðráðanlegu og jafnara fargjaldi til að geta sótt þjónustu í Reykjavík með flugi.
- Dæmi erlendis frá sýna að niðurgreiðsla stjórnvalda eykur notkun innanlandsflug meðal íbúa sem búa úti á landi.
- Greiningar á innanlandsflugi gefa til kynna að flutningur á innanlandsflugi til Keflavíkur myndi draga úr fjölda innlendra farþega en auka hlutfall erlendra farþega sem nýta innanlandsflug.
- Hætt var við beint flug frá Akureyri og Keflavíkur þar sem eftirspurn var ekki næganleg sem gefur til kynna að mögulega eru ekki markaðsskilyrði til hafa áætlunarferðir til bæði Reykjavíkur og Keflavíkur. Hins vegar hefur verið ákveðið að hefja flug í tengslum við millilandaflug að nýju milli Akureyrar og Keflavíkur og er vonast til þess að fleiri muni nýta sér þá þjónustu.
- Fjöldi erlendra farþega í innanlandsflugi hefur ekki aukist í takt við aukna fjölgun erlendra ferðamanna hér á landi á allra síðustu árum.

⁸² (Heklan, 2014).

⁸³ (Túristi, 2016).

⁸⁴ (Bjarni Reynarsson, 2016).

⁸⁵ (Isavia, 2012).

4 STAÐA FERJUSIGLINGA

Ferjusiglingar er mikilvægur samgöngumáti marga landsmanna og eru að auki hluti af almenningsamgöngukerfi landsins. Vegagerðin styrkir rekstur fimm ferjuleiða að undangengnu útboði. Vegagerðin á þrjár ferjur, Herjólf sem siglir til Vestmannaeyja frá Landeyjahöfn, Hríseyjarferjuna Sævar sem siglir frá Árskógsströnd og Grímseyjarferjuna Sæfara sem siglir frá Dalvík. Jafnframt styrkir Vegagerðin ferjuleið Baldurs sem siglir yfir Breiðafjörðinn frá Stykkishólmi í Flatey og endar að Brjánslæk og Flóabátinn Björgvin (áður flóabáturinn Anný) sem siglir frá Neskaupsstað til Mjóafjarðar frá október til lok maí⁸⁶. Að auki er fjöldi siglinga í boði hjá ferðaþjónustufyrirtækjum sem miðaðar eru að ferðamönnum sem ekki verður greint frá frekar hér.

Aðrar áætlunarferðir eru með Norrænu ferjunni sem siglir vikulega frá Seyðisfirði til Danmerkur og Færeyja. Útgerðarfélagið Pf. Smyril Line hefur siglt á milli Íslands í um 30 ár með farþega, bíla og vörur⁸⁷. Á árunum 2012-2017 var árlegur fjöldi farþega með Norrænu að meðaltali um 19.350 farþegar þar sem flestir farþegar ferðuðust með ferjunni í júlí.

4.1 Kostnaður

Heildarkostnaður vegna ferjusiglinga á árinu 2016 var 1.244,2 m.kr⁸⁸. Tafla 4.1 sýnir hvernig ríkið styrkti ferjuleiðir og flutninga á árinu 2016. Halli hefur verið á rekstrinum en upphafleg ástæða fyrir þeim halla má rekja aftur til 2010 þegar Landeyjarhöfn var tekin í notkun og þau vandamál sem komið hafa upp og enn er verið að glíma við þar sem sigla þarf bæði til Landeyjarhafnar og Þorlákshafnar eftir aðstæðum. Ekkert svigrúm hefur verið til að mæta viðhaldskostnaði á ferjunum, sem flestar eru í eigu ríkisins.

⁸⁶ (Vegagerðin, 2017a).

⁸⁷ (Stjórnstöð ferðamála, 2018).

⁸⁸ (Vegagerðin, 2017d).

TAFLA 4.1 Kostnaður vegna ferja árið 2016⁸⁹.

	REKSTRARSTYRKUR M. KR.	ANNAR KOSTNAÐUR M.KR.	SAMTALS M.KR.
Vestmannaeyjaferja, Herjólfur	741,2	34,9	776,1
Breiðafjarðarferja, Baldur	157,3	0,7	158
Flutningar í Ísafjarðardjúpi	0	0,1	0,1
Hríseyjarferja, Sævar	104,5	27,7	132,2
Grímseyjarferja, Sæfari	153,4	5,2	158,6
Móafjarðarferja	12,7	0	12,7
Norðurfjarðarflutningar	1	0	1
Sameiginlegt	0	5,5	5,5
Samtals	1.170	74,1	1.244,20

4.2 Farþegafjöldi

Tafla 4.2 sýnir fjölda brott- og komufarþega í fjórum ferjum hér á landi eftir árstíðum fyrir árið 2016. Mynd 4.1 sýnir myndrænt farþegafjöldu ferja á Íslandi árið 2016.

Mikill munur er á farþegafjölda eftir ferjum og mánuðum. Flestir farþegar eru yfir sumarið hjá öllum ferjuleiðum en mikill munur er á farþegafjölda milli árstíða. Þá eru flestar ferjuleiðir með mismunandi áætlun fyrir sumar og vetur þar sem algengt er að færri ferðir eru farnar á veturna. Til að mynda eru yfir 200.000 farþegar sem ferðuðust með Herjólfu 2016 um sumarið, en rétt tæplega 24.400 farþegar sem ferðuðust sama legg um vetur. Flestir farþegar ferðuðust með Herjólfu og fæstir farþegar með Sæfari sem siglir milli Dalvíkur og Grímseyjar.

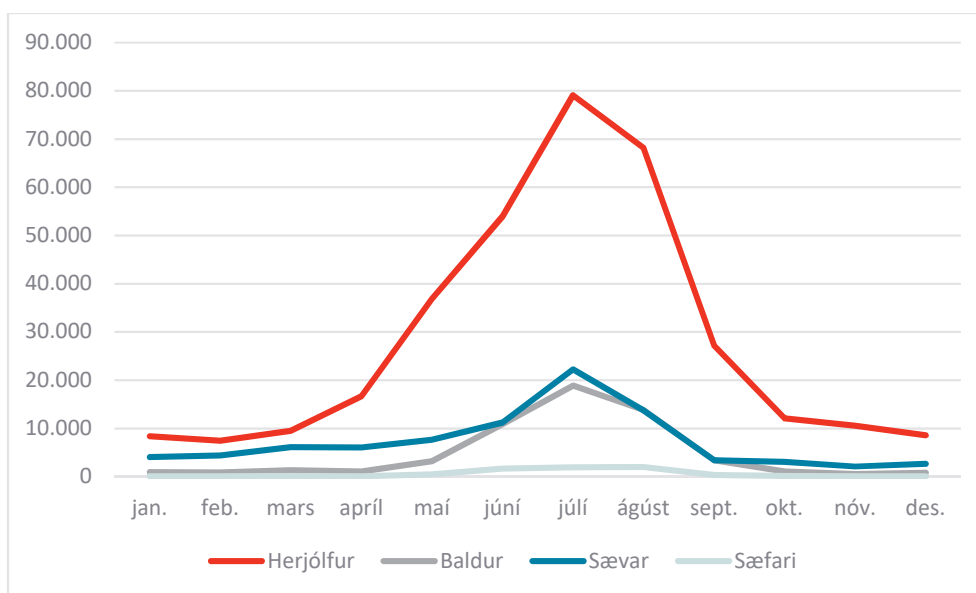
TAFLA 4.2 Farþegafjöldi í ferjum á Íslandi fyrir árið 2016 eftir árstíðum. Brott- og komufarþegar⁹⁰.

FARÞEGATÖLUR 2016	SUMAR	HAUST	VETUR	VOR	SAMTALS	
						Leið	Ferja	júní-ágúst	sept.-nóv.	des.-feb.	mars-maí
Landeyjarhöfn-Vestmannaeyjar	Herjólfur	201.290	49.807	24.382	63.000	338.479
Stykkishólmur-Brjánslækur	Baldur	43.579	4.970	2.622	5.623	56.794
Árskógsströnd - Hrísey	Sævar	47.196	8.538	11.128	19.786	86.648
Dalvík - Grímsey	Sæfari	5.578	561	266	717	7.122
Samtals		297.643	63.876	38.398	89.126	489.043

*Ekki voru fagnar tölur fyrir Flóabátinn Anný.

⁸⁹ (Vegagerðin, 2017d).

⁹⁰ (Eimskip, 2017, Samskip, 2017 og Skrifstofa Akureyrarbæjar, 2017).



MYND 4.1 Fjöldi brott- og komufarþegar í ferjum á Íslandi fyrir árið 2016.

4.3 Verðlag ferjusiglinga

Tafla 4.3 sýnir yfirlit yfir verð fyrir ferjusiglingar á Íslandi. Lengstan tíma tekur að sigla með Sæfari sem siglir frá Dalvík að Grímsey. Á veturnar kostar mest að sigla með Sæfari, en yfir sumartímann hækkar verð með Baldri sem siglir frá Stykkishólmi að Brjánslæk og verður farmiði með Baldri þá dýrastur yfir sumartímann.

TAFLA 4.3 Verð fyrir ferjusiglingar hér á landi⁹¹.

LEIÐ	FERJA	FULLORÐNIR	BÖRN (12-15)	TÍMALENGD
Landeyjarhöfn-Vestmannaeyjar	Herjólfur	1.380 kr.	690	35 mín
Stykkishólmur-Brjánslækur (sumar)	Baldur	5.760 kr.	2.880	2 klst. 30 mín
Stykkishólmur-Brjánslækur (vetur)	Baldur	4.230 kr.	2.115	2 klst. 30 mín
Árskógsströnd - Hrísey (fram og til baka)	Sævar	1.500 kr.	750	20 mín
Dalvík - Grímsey	Sæfari	4.830 kr.	2.415	3 klst

Börn 11 ára og yngri fá frítt.

Stjórn Herjólfshafnar ehf., sem mun taka við rekstri nýrrar Vestmannaeyjuferju 30. mars 2019 hefur ákveðið siglingaáætlun og verðlag frá þeim degi. Þá verður siglt sjö sinnum á dag frá Landeyjahöfn og munu Eyjamenn njóta sérkjara og fá helmingsafslátt. Gert er ráð fyrir að almennt verð verði 1600 kr. en verð fyrir heimamenn verði 800 kr⁹².

⁹¹ Verð sumarið 2017.

⁹² (Birgir Olgeirsson og Gissur Sigurðsson, 2018).

4.4 Notendur

Lítið er til af upplýsingum um notendur ferjusiglinga hér á landi. Þegar farþegatölur eru skoðaðar má sjá glöggð að mikil aukning er yfir sumartímann og nær farþegafjöldi hátindinum í júlí. Draga má þá ályktun að yfir sumartímann er mikill meirihluti farþega innlendir sem erlendir ferðamenn. Líklega er meirihluti farþega íbúar út á landi þegar farþegatölur eru lægri utan sumartíma þ.e. frá október til mars.

Í könnun Ferðamálastofu var ferðamáti erlendra ferðamanna á ferðalögum um Ísland kannaður. Sumarið 2016 voru rúm 7% ferðamanna sem nýttu sér ferjusiglingar. Fleiri ferðamenn nýta sér ferjusiglingar á sumrin en á veturnar en um 2% erlendra ferðamanna nýta sér ferjusiglingar að vetri til og um 8% á sumrin⁹³.

TAFLA 4.4 Hlutfall erlendra ferðamanna sem nýta ferjusiglingar⁹⁴.

	SUMAR 2016	VETUR 2015-2016	SUMAR 2014	VETUR 2013-2014	VETUR 2011-2012	SUMAR 2011
Ferjusiglingar	7,2%	2,0%	8,1%	2,0%	2,4%	9,1%

4.5 Samantekt

- Vegagerðin styrkir rekstur fimm ferjuleiða að undangengnu útboði.
- Halli hefur verið á rekstri ferjusiglinga sem má m.a. rekja til vandamála varðandi Landeyjarhöfn.
- Mikill munur er á farþegafjölda eftir ferjum og mánuðum. Flestir farþegar eru á sumrin, og ferðast flestir með Herjólfri og fæstir með Sæfara. Algengt er að færri ferðir séu farnar á veturnar.
- Verðlag á ferjusiglingum er ekki breytilegt, líkt og þekkist fyrir innanlandsflug.

⁹³ (Maskína, 2016).

⁹⁴ (Maskína, 2016).

5 TENINGAR MILLI ALMENNINGSSAMGANGNA OG AÐGENGI AÐ UPPLÝSINGUM

Mikilvægur þáttur í að gera almenningssamgöngur meira aðlaðandi og til að bæta þjónustu við notendur er að litið sé á allar gerðir almenningssamgangna sem eitt heildstætt kerfi svo hægt sé að komast greiðlega á milli staða þó ferðin sé farin með fleiri en einum flytjenda. Ekki er hægt að líta á kerfið sem samþætt nema að hægt sé að skipta greiðlega milli flytjenda.

5.1 Teningar áætlunarferða höfuðborgarsvæðisins við landsbyggðina

Áætlunarferðir frá höfuðborgarsvæðinu eru farnar frá mismunandi stöðum í dag.

- Upphafsstöð leiða Strætó bs. sem fara út fyrir höfuðborgarsvæðið er í Mjódd ef frá er talin leið 55 sem fer á milli Keflavíkurflugvallar og BSÍ. Þó fer fyrsta ferð leiðar 57 og fyrsta ferð leiðar 51 frá BSÍ en ekki Mjódd.
- Flugrúta Reykjavík Excursions keyrir frá BSÍ.
- Sterna Travel keyrir sína áætlunarbíla frá Hörpu í miðbænum.
- Airport Direct ekur frá Fiskislóð 16 og flugrúta Gray Line fer frá Holtagörðum.

5.1.1 Aðstaða við Mjódd

Aðstaðan við Mjódd í dag gæti verið betri og hafa borist kvartanir til borgarinnar vegna hennar. Biðsvæði Strætó vísar í norður frá byggingunni og er það því mestmegnis í skugga sem gerir bið kaldari⁹⁵. Aðstaðan lokar alla jafna kl. 18:00 en eftir það hafa farþegar þurft að bíða úti. Engin salernisaðstaða var í lengri tíma en borgarráð Reykjavíkur samþykkti hins vegar að opna salerni við skiptistöð við Mjóddina í Breiðholti og geta gestir nú borgað 200 kr. fyrir aðgang að salerni⁹⁶.

⁹⁵ (STÁSS arkitektar, 2015)

⁹⁶ (Þórgnýr Einar Albertsson, 2017)



MYND 5.1 Aðstaða fyrir utan Mjódd⁹⁷.

5.1.2 Samgöngumiðstöð við BSÍ

Haustið 2017 var ákveðið að efnt yrði til samkeppni um deiliskipulag og þróun samgöngumiðstöðvar þar sem Umferðarmiðstöðin BSÍ stendur og á nærliggjandi svæðum. Í greinagerð varðandi stofnun starfshóps til að fylgja verkefninu eftir, er gert ráð fyrir að samgöngumiðstöðin taki við af Hlemmi sem helsta tímajöfnunarstöð Strætó bs. ásamt því að verða að endastöð fyrir áætlunarleiðir út á land og flugrútu. Talið er að þessar breytingar muni þó taka umtalsverðan tíma⁹⁸.

Með því að sameina brottfarir og komur við nýja samgöngumiðstöð þar sem BSÍ er í dag gæti það mögulega einfaldað og aukið þjónustu fyrir heimamenn og gesti. Það fyrirkomulag myndi til að mynda auðveldla erlendum farþegum að ferðast út á land og gæti jafnvel orðið til þess að fleiri erlendir ferðamenn myndu ferðast út á land þegar skiptingar verða greiðari.

Eins og staðan er í dag þurfa farþegar sem ætla að ferðast út á land með Strætó bs. að fara í Mjódd og taka þaðan Strætó leið sem heldur út á land. Fyrir þá sem ekki þekkja til getur þetta verið flókið og tímafrekt aukaskref, sér í lagi fyrir þá sem ferðast með mikinn farangur. Mögulega myndi breyting á staðsetningu samgöngumiðstöðvar hafa jákvæð áhrif á þá sem búa í grennd við höfuðborgarsvæðið og þurfa að ferðast daglega til Reykjavíkur þar sem endastöðin yrði þá miðsvæðis við BSÍ. Vegalengdin fyrir áætlunarbílana sem ferðast út á land myndi þó lengjast lítillega og gætu þeir þurft að keyra í gegnum þyngri umferð á háannatíma. Á móti kemur að ef samgöngumiðstöð verður að veruleika við BSÍ auðveldar það allar tengingar og þá sérstaklega fyrir ferðamenn.

⁹⁷ Mynd fengin af Google Maps Street view , 2017.

⁹⁸ (Borgarráð, 2017).

5.2 Tengingar við flugvelli

Sjá má samantekt á því hvernig aðgengi með almenningssamgöngum (áætluunarferðum) að sjö fjölsóttustu innanlandsflugvöllum hér á landi er háttað í töflu 5.2. Á undan má finna umfjöllun um aðstöðu og tengingu við einstaka flugvelli.

5.2.1 Aðstaða við Keflavíkurlugvöll fyrir Strætó bs.

Í byrjun ársins 2015 byrjaði leið 55 að keyra á milli Keflavíkurlugvallar og miðbæjar Reykjavíkur og var þá hægt að nýta Strætó bs. til að komast til og frá flugvöllinum. Í dag kostar 4 miða, um 1.760 kr⁹⁹. að ferðast á milli Keflavíkurlugvallar og Reykjavíkur og tekur ferðin um 1 klst. og 25 mín frá flugvöllinum að BSÍ. Farþegar fá jafnframt skiptimiða sem nýtist í aðrar leiðir með Strætó bs. Til samanburðar kostar 2.500 kr að fara með Reykjavík Excursion og 2.400 kr. með Gray Line og tekur ferðin um 35-45 mín¹⁰⁰.

Í dag er stoppistöð leiðar 55 vestan megin við skammtímabílastæði brottfararmegin við veginn Kjóavöll. Farþegar leiðarinnar þurfa því að ganga í gegnum bílastæði og fremur erfitt er að átta sig á gönguleiðinni að stoppistöðinni. Stoppistöðin er því á erfiðum stað, sér í lagi fyrir komufarþega þar sem stoppistöðin er brottfararmegin sem getur verið ruglandi fyrir þá sem ekki þekkja til. Í flugstöðinni eru engar merkingar sem vísa á strætóstoppistöðina og einungis eru skilti sem vísa á aðrar rútuferðir. Að auki er stoppistöðin illa merkt og illa lýst upp og hafa farþegar átt í erfiðleikum með að finna strætóstoppistöðina.

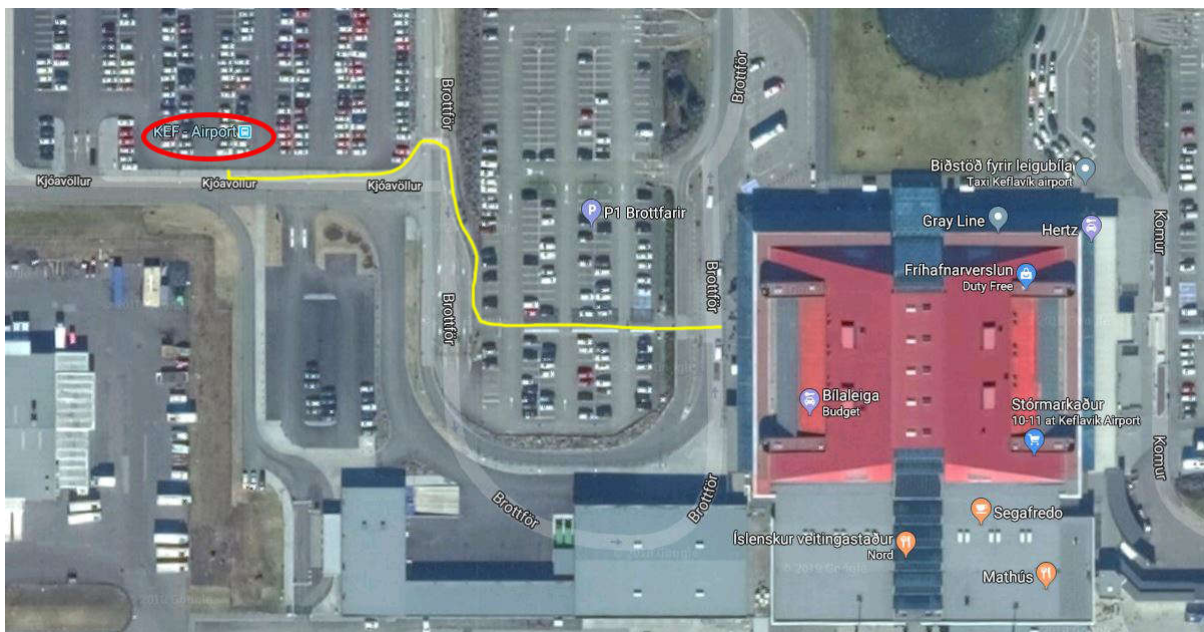
Samband sveitarfélaga á Suðurnesjum sem rekur leið 55 hefur ítrekað beðið Isavia um að almenningssamgöngur verði sýnilegri í Leifstöð. Erfitt sé fyrir erlenda ferðamenn að átta sig á því hvar stoppistöðin er eins og ástandið er í dag og því er óskað eftir frekari sýnileika. Isavia telur sig gera Strætó góð skil en segir að útimerkingar verði bætтар en ekki standi til að bæta merkingar innanhúss. Guðni Sigurðsson, upplýsingafulltrúi Isavia, nefnir að útboð hafi verið á stæðum við flugstöðina sem rútufélög greiði gjald fyrir góða staðsetningu. Erfitt væri að bjóða þeim sem ekki greiða fyrir, sömu staðsetningar. Strætó bs. fái líkt og aðrir sem ekki greiða fyrir aðstöðu, stæði við skammtímastæði¹⁰¹.

Mynd 5.2 sýnir staðsetningar strætóstoppistöðvanna við Keflavíkurlugvöll. Sjá má að stoppistöðin fyrir komufarþega er á skammtímastæði og til að komast þangað þarf að ganga í gegnum bílastæðaflæmi þar sem erfitt er að átta sig á nákvæmlega hvar stoppistöðin er staðsett. Eins og nefnt hefur verið vantar lýsingu, bæta þarf merkingar og ekkert skýli er fyrir farþega.

⁹⁹ Verð árið 2017.

¹⁰⁰ Verð árið 2017.

¹⁰¹ (Visir, 2017).



MYND 5.2 Stoppistöðvar leiðar 55 við Keflavíkurlugvöll¹⁰². Rauður hringur sýnir strætóstoppistöð fyrir leið 55, gul lína sýnir mögulega gönguleið að stoppstöð. Mynd fengin af Google maps.

5.2.2 Reykjavíkurlugvöllur

Hægt er að komast á milli Keflavíkurlugvallar og Reykjavíkurlugvallar með flugrútum gegn aukagjaldi.

Innritun í flug með Air Iceland Connect fer fram í flugstöð flugfélagsins við Njarðargötu en leið 15 stoppar í grennd við flugstöðina. Leið 15 fer á 15 mínútna fresti yfir annatíma en annars á 30 mínútna fresti. Umferðamiðstöð BSÍ er í tæplega 1,4 km frá flugvöllinum sem telst almennt ekki vera í góðu göngufæri en þó er ljóst að ferðalangar ferðast gangandi þarna á milli í einhverjum tilvikum..

Innritun með Flugfélaginu Erni fer fram í flugstöð flugfélagsins við Nauthólsveg (við Hótel Natura). Hægt er að taka leið 5 sem stoppar í grennd við flugstöð félagsins. Leið 5 fer á 15 mínútna fresti yfir annatíma en annars á 30 mínútna fresti.

Báðar flugstöðvar eru í grennd við flugvöllinn en þó eru stöðvarnar nokkuð langt frá hvorri annarri m.t.t. aðgengis á milli. Það eykur flækjustig fyrir farþega í innanlandsflugi, sér í lagi fyrir erlenda ferðamenn sem þekkja síður til aðstæðna á svæðinu. Með því að sameina innritun fyrir bæði flugfélög mætti einfalda kerfið þ.a. farþegar í innanlandsflugi þyrftu aðeins að koma sér á einn stað. Það myndi einnig auka farþegagrunn Strætó þ.a. fleiri myndu eiga leið á einn stað sem gæti leitt til þess að hægt væri að bæta aðgengi með almenningsamgöngum að innanlandsflugi í Reykjavík. Mynd 5.3 sýnir yfirlitsmynd yfir Reykjavíkurlugvöll.

¹⁰² Mynd fengin af Google maps.



MYND 5.3 Yfirlitsmynd af Reykjavíkflugvelli. Loftmynd fengin af Borgarvefsjá. Rauðir punktar eru strætóstoppistöðvar fyrir leið 15 (vinstra megin) og leið 5.(hægra megin)

5.2.3 Flugvöllurinn á Akureyri

Á Akureyri er engin stoppistöð við flugvöllinn. Hins vegar ef farþegar kjósa að fara leiðar sinnar með almenningssamgöngum er um 1,6 km gangur að næstu stoppistöð, en ókeypis er að ferðast með strætisvögnum innanbæjar á Akureyri. Fyrir marga getur reynt erfitt að ganga með farangur eða ganga í slæmri færð svo langa vegalengd og varla hægt að tala um tengingu (algengt er að miða við að lengsta fjarlægð sé ekki lengri en 800 m). Áætla má að það geti kostað um 2000 kr. að fara með leigubíl frá Akureyrarflugvelli að Hofi sem er í miðbæ Akureyrar¹⁰³. Akureyrarflugvöllur er mest sótti innanlandsflugvöllur á landsbyggðinni og væri því æskilegt að fólk kæmist leiðar sinnar greiðlega þaðan með almenningssamgöngum til og frá miðbæ Akureyrar. Það myndi bæði auðvelda heimamönnum og ferðamönnum að ferðast til og frá Akureyri.

5.2.4 Flugvöllurinn á Húsavík

Á Húsavík er engin tenging frá flugvelli að þjónustukjarna með almenningssamgöngum. Á Húsavík eru tæplega 12 km frá flugvelli að miðbæ Húsavíkur¹⁰⁴. Leið 79 fer frá Húsavík að Akureyri og keyrir leiðin framhjá afleggjaranum að flugvelli á Húsavík. Flugvallarvegurinn í Aðaldal er um 1,4 km en engin stoppistöð er við vegamótin þar sem leið 79 keyrir framhjá. Hugsanlega væri hægt að setja stoppistöð við afleggjarann og/eða að hafa vegalengdina frá vegamótum að flugvelli sem pöntunarþjónusta þannig að sá leggur yrði einungis farinn ef pantað væri með 2 tíma fyrirvara. Árið

¹⁰³ (verð um haust 2017).

¹⁰⁴ Samkvæmt Google maps.

2016 fóru tæplega 20.400 farþegar í gegnum flugvöllinn á Húsavík. Bæta þarf þjónustuna og gera farþegum kleift að ferðast til Húsavíkur með almenningssamgöngum, sérstaklega í ljósi þess að töluverður fjöldi fer þar um ár hvert. Áætlun Strætó bs. og flugfélagsins Ernis passa ekki saman eins og staðan er í dag¹⁰⁵, en með smá lagfæringum mætti bæta það þannig að minnsta kosti eitt flug á dag hentaði áætlun beggja farmáta, þ.e að hægt væri að ferðast með leið 79 frá flugvöllinum að Húsavík og frá Húsavík að flugvöllinum. Hugsanlega væri hægt að byrja á því fyrirkomulagi um sumar þegar brott- og komufarþegar eru hvað flestir á flugvöllinum og taka stöðuna eftir að sumrinu líkur og kanna hvort hægt sé að halda áfram með það fyrirkomulag. Mögulegt er að ferðast með leigubíl frá flugvöllinum til Húsavíkur en það getur verið kostnaðarsamt.

5.2.5 Aðrir flugvellir

Á Höfn í Hornafirði, á Egilsstöðum og Ísafirði eru ferðir með áætlunarbíl/strætó frá flugvelli til miðbæjar í samræmi við áætlunarflug og þar með eru tengingar með almenningssamögnum. Í Vestmannaeyjum eru engir vagnar sem keyra frá flugvöllinum eftir áætlun. Frá Bíldudalsflugvelli ekur flugrúta í tengslum við öll áætlunarflug.

5.2.6 Samantekt

Nánari lýsingar og samanburður á flugvöllum má finna í töflu 5.2 (skýringar á litakóða er að finna í töflu 5.1).

TAFLA 5.1 Skýring á litakóða fyrir aðgengi með almenningssamgöngum (strætó/áætlunarferðum).

Tenging: A.m.k. ein tenging til og frá ferð með ferju eða flugi	
Takmörkuð tenging: Löng vegalengd í tengingu, mikill biðtími og/eða engin tenging í ferð eða einungis ein tenging úr ferð með ferju eða flugi. þ.e bara í flug, en ekki úr flugi t.d.	
Engin tenging: Engin tenging í eða úr ferð með ferju eða flugi.	

¹⁰⁵ (Haust 2017).

TAFLA 5.2 Samantekt á aðgengi almenningssamgangna til og frá sjö mest sóttu innanlandsflugvöllum landsins¹⁰⁶.

Flugvellir með áætlunarflug	Aðgengi með almenningssamgöngum	
Reykjavík	Leið 15 fer að flugvelli. Stoppistöð í um 220 m fjarlægð. BSÍ er í um 1,4 km göngufjarlægð. Leið 5 stoppar í grennd við flugstöð flugfélagsins Ernis.	
Vestmannaeyjar	Engir strætisvagnar sem aka eftir áætlun, rúmlega 2 km frá flugvelli að miðbæ Vestmannaeyja.	
Höfn	Strætisvagnar Austurlands, Leið 4 keyrir einu sinni á dag þá daga sem flug er, þ.e. alla daga nema þriðjudaga og sunnudaga. Leiðin keyrir frá Djúpavogi að Höfn og til baka með stoppi á flugvelli þar sem tími ferðar er aðlagður að flugi. www.svaust.is	
Egilsstaðir	Strætisvagnar Austurlands, Leið 1 Norðfjörður>Egilsstaðir fer tvisvar sinnum á dag á virkum dögum að flugvelli og Leið 3 Egilsstaðir>Seyðisfjörður ekur 3 sinnum á dag á virkum dögum. Báðar leiðir fara einu sinni á laugardögum. Einungis er miðað við að farþegar í morgunflugi geti nýtt sér ferðirnar, því engin ferð hentar fyrir seinna flug sem lendir 18:30 og fýgur aftur til Rvk. kl. 19:00. www.svaust.is	
Akureyri	Engir strætisvagnar aka frá flugvelli eftir áætlun. Um 1,6 km gangur í næstu strætóstoppistöð þar sem leið A5 stoppar.	
Húsavík	Engir strætisvagnar sem aka eftir áætlun. Flugvöllurinn er í tæplega 12 km frá miðbæ Húsavíkur.	
Ísafjörður	Sophus Magnússon sér um áætlunarferðir til og frá flugvelli í samræmi við áætlunarflug ¹⁰⁷ .	

5.3 Tengingar við hafnir

Tafla 5.3 sýnir aðgengi að almenningssamgöngum (strætó/áætlunarferði) við hafnir þar sem ferjurnar Herjólfur, Baldur, Sævar og Sæfari sigla til og frá. Á undan má finna umfjöllum um tengingar við einstaka hafnir sem sinna ferjusiglingum.

5.3.1 Herjólfur

Eina höfnin með tengingu sem er í samræmi við áætlunartíma í samræmi við ferðir ferja er við Landeyjahöfn. Herjólfur siglir að öllu jafna fimm til sex sinnum á dag á milli Vestmannaeyja og Landeyjahafnar. Leið 52 fer tvisvar sinnum til og frá Landeyjahöfn á dag og hentar ferðin með leið 52 fyrir þá sem taka ferjuna frá Vestmannaeyjum kl. 8:30 og kl. 18:45 og þá sem taka ferjuna frá Landeyjahöfn kl. 9:45 og kl. 19:45. Því er hægt að komast í ferð til og frá Vestmannaeyjum og fara með almenningssamgöngum til og frá Reykjavík. Samkvæmt Strætó bs. hafa ýmis vandamál komið upp

¹⁰⁶ Miðað er við áætlunarleiðir árið 2017

¹⁰⁷ (Sophus Magnússon, munnleg heimild, símtal þann 15.09.2017).

vegna breytinga á siglingatíma Herjólfss t.d vegna færðar og vegna þess að sigla þarf frá Þorlákshöfn. Flókið getur verið að skuldbinda Strætó bs. til þess að bæta við tenginum við ferjuna vegna breytilegrar færðar og áætlunartíma vegna þess¹⁰⁸. Engar almenningssamgöngur eru innan Vestmannaeyja að jafnaði nema þá helst á þjóðhátíð, þá hafa bekkjabílar sinnt því að koma fólki á milli staða.

5.3.2 Baldur

Hægt er að taka leið 58 að höfninni að Stykkishólmi frá Borgarnesi. Leiðin fer tvisvar sinnum á dag og er hugsað til þess að þeir sem nýta leið 57, sem fer á milli Reykjavíkur og Akureyrar, geti skipt um vagn í Borgarnesi. Leið 58 hentar hins vegar ekki við ferjuáætlun Baldurs sem siglir frá Stykkishólmi. Ef fólk kemur frá Borgarnesi með leið 58 er komið að höfninni í Stykkishólmi klukkan 10:39 en á veturnar þá fer Baldur klukkan 15:00 og því er um 4 klst. bið eftir ferjunni. Ef farþegar Baldurs myndu vilja taka Strætó þegar þeir koma frá Brjánslæk þá er það ekki hægt fyrr en daginn eftir þar sem seinasta ferð með leið 58 fer klukkan 16:40 frá höfninni, en Baldur kemur í höfn í Stykkishólmi kl. 20:30 á veturna.

Við Brjánslæk á Vestfjörðum eru áætlunarferðir á sumrin (maí til lok ágúst með Westfjord adventures) og er því takmörkuð tenging, þar sem ekki eru farnar áætlunarferðir á veturna og áætlun á sumrin miðast við að ná Baldri frá Brjánslæk en ferðirnar henta ekki fyrir farþega sem eru að koma frá Stykkishólmi.

5.3.3 Sævar og Sæfari

Takmörkuð tenging er við höfnina á Dalvík (Sæfari) og við Árskógsströnd (Sævar). Leið 78 keyrir þrisvar á dag að höfninni á Dalvík og kemur um 10 mín fyrir brottför Sæfara frá Akureyri og tæpum 2 klst. fyrir brottför frá Siglufirði. Ef engin seinkun verður og fólk er létt á fæti mætti ná ferjunni með því að taka Strætó frá Akureyri að Dalvík um morguninn. Sæfari kemur til baka klukkan 17:00 en leið 78 fer frá höfninni til Siglufjarðar klukkan 17:05. Engin ferð er til Akureyrar. Því er um að ræða takmarkaða tengingu við höfnina á Dalvík.

Leið 78 stoppar í um 2,5 km fjarlægð frá höfninni við Árskógsströnd. Það er því eingöngu á færi frískra ferðalanga að nýta almenningssamgöngur til að komast að brottfarastað Sævars.

¹⁰⁸ (Munnleg heimild, fundur með starfsfólki Strætó bs. þann 02.06.2017).

5.3.4 Samantekt

Tafla 5.3 sýnir samantekt á tengingum almenningssamgangna (strætó/áætlunarferða) við hafnir.

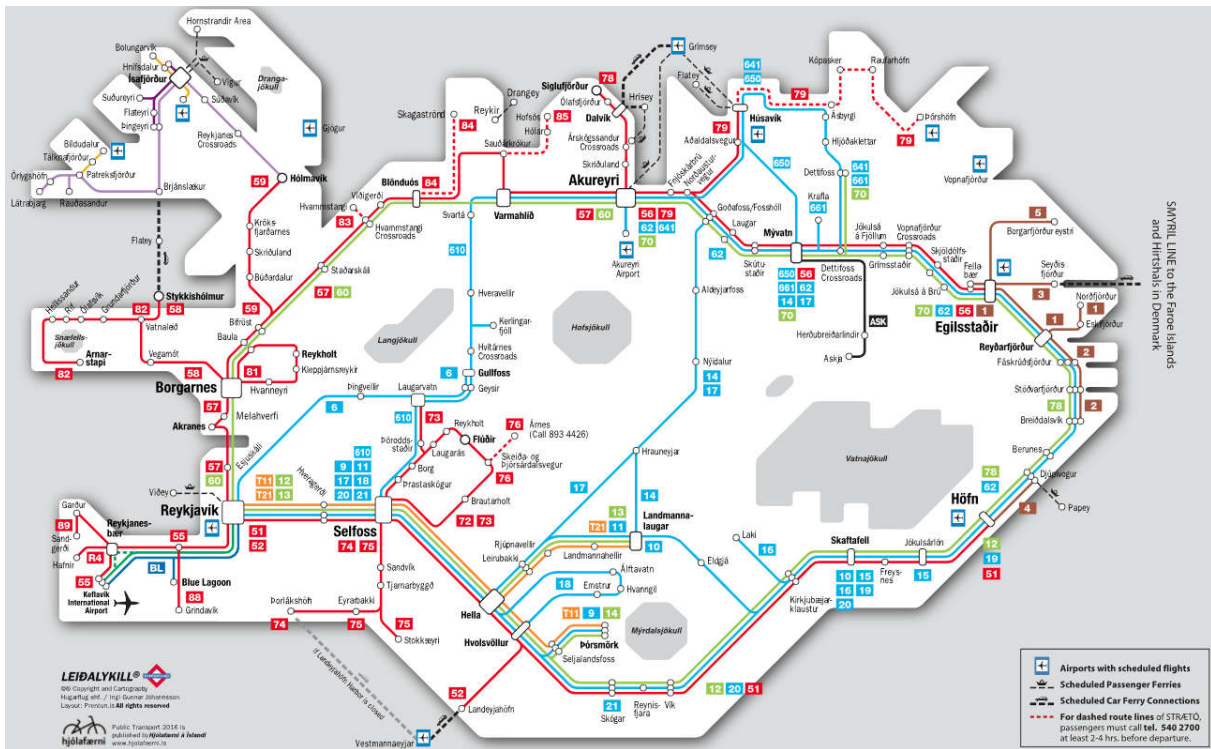
TAFLA 5.3 Samantekt á aðgengi almenningssamgangna til og frá höfnum á Íslandi þar sem ferjurnar Herjólfur, Baldur, Sævar og Sæfari sigla til. Miðað er við áætlun 2017.

Hafnir ferjuleiða	Aðgengi með almenningssamgöngum	
Landeyjarhöfn	Leið 52 fer tvisvar á dag til og frá Landeyjahöfn í samræmi við ferðir Herjólfis.	
Vestmannaeyjar	Engir strætisvagnar aka eftir áætlun. Þess ber þó að geta að höfnin er nálægt miðbæ Vestmannaeyja.	
Stykkishólmur	Leið 58 fer að höfninni. Tímar henta þó ekki vel fyrir tímaáætlun Baldurs.	
Brjánslækur	Á sumrin býður Westfjords adventures upp á ferðir frá Patreksfirði að Brjánslæk og frá Ísafirði að Brjánslæk. www.wa.is . Engar áætlunarferðir eru um vetur.	
Dalvík	Leið 78 keyrir að höfninni. Sæfari fer kl. 9:00 mán, mið og fös á veturnar. Leið 78 kemur að höfninni frá Ak. 8:50 og frá Siglufirði kl. 7:10. Sæfari kemur til baka kl. 17:00. Leið 78 kemur kl. 17:05 frá Ak. á leið til Siglufjarðar. Engin ferð eftir kl. 17:00 fer til Ak.	
Árskógsströnd	Leið 78 stoppar við vegamót að Árskógsströnd. Um 2,5 km gangur að höfninni.	
Hrísey og Grímsey	Engir strætisvagnar aka eftir áætlun. Helsta byggð er þó í námunda við hafnirnar.	

5.4 Aðgengi að upplýsingum

5.4.1 Publictransport.is

Í dag er hægt að finna upplýsingar um almenningssamgöngur með mismunandi hætti og má segja að allar helstu upplýsingarnar megi finna á veraldarvefnum. Sú heimasíða sem er með viðamestu upplýsingarnar þegar kemur til allra ferðamáta er síðan publictransport.is. Þar er hægt að finna helstu upplýsingar um hvaða almenningssamgöngur eru í boði og hægt að afla upplýsinga um ferðir með áætlunarrútum, Strætó, ferjum og flugi. Jafnframt er þar að finna gott yfirlitskort yfir mögulega ferðamáta um landið.

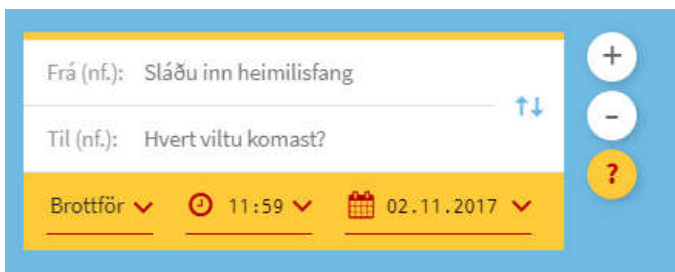


MYND 5.4 Leiðarlykill Publictransport.is.

Til að finna nákvæmari tímasetningar og staðsetningu stoppistöðva þarf að fara á heimasíðu sérhvers flytjanda. Ekki er til upplýsingabanki eða heimasíða þar sem hægt er að nálgast tímaáætlanir allra ferðamáta á einum stað.

5.4.2 Strætó bs.

Strætó bs. heldur úti heimasíðunni straeto.is og Strætó snjallsímaforriti sem býður upp á leitarvél þar sem hægt er að skrá upphafsstað og hvert skal haldið og eru þá gefnir upp hvaða möguleikar eru í boði með þeirra leiðum. Jafnframt er hægt að fylgjast með hvar vagnar eru á rauntímakorti, sjá hvar vagninn er staddur, finna næstu biðstöð og kaupa áskrift og miða. Aðeins er hægt að skoða tímatöflu, akstursleið og leiðarkerfi með því að nota heimasíðu Strætó.



MYND 5.5 Skjáskot af heimasíðu Strætó bs. Hægt er að leita að ferð og sjá hvar vagnar eru á rauntímakorti.

Hægt er að nálgast upplýsingar um aðrar samgöngur á landi á heimasíðu þeirra fyrirtækja sem útvega slíka þjónustu.

5.4.3 Google Maps kortavefurinn

Víða erlendis er hægt að nálgast nákvæmar upplýsingar um almenningssamgöngur í gegnum Google maps kortavefinn en almenningssamgöngukerfi Google inniheldur gögn frá um 18.000 borgum um heim allan. Nýlega (haust 2018) var leiðakerfi Strætó bs. innleitt í Google Maps og geta farþegar nálgast upplýsingar um bestu leið milli staða greiðlega á vef Google eða í Google-maps-forriti í símanum eða á veraldarvefnum. Upphaflega stóð til að þjónustan yrði í boði sumarið 2017 en það gekk ekki eftir vegna villna í hugbúnaði¹⁰⁹. Google-maps forritið býður upp á góða viðbót við Strætó smáforritið og eru margir erlendir ferðamenn vanir að nota forritið í sínu heimalandi og á ferðalögum annars staðar.

5.5 Samantekt

- Eins og staðan er í dag eru áætlunarferðir með strætó, ferjusiglingar og flug að mestu þrjú sjálfstæð kerfi sem hafa litla samtengingu og nýtast því ekki eins vel og hægt væri.
- Ekki eru góðar tengingar með almenningssamgöngum við fjölfarnasta innanlandsflugvöllinn á landsbyggðinni þ.e. á Akureyri. Engir áætlunarbílar eiga leið á milli flugvallarins og Akureyrar.
- Upplýsingagjöf um almenningssamgöngur á Keflavíkurflugvelli er takmörkuð.
- Strætó á landsbyggðinni keyrir frá Mjódd að undanskildri leið 55 sem fer frá BSÍ til Keflavíkur. Aðrir aðilar dreifast miðsvæðis um höfuðborgarsvæðið. Greina þarf betur hvernig færsla upphafsstöð landsbyggðarstrætó til BSÍ getur aukið þjónustustig og samkeppnishæfni Strætó á landsbyggðinni.
- Tengingar við hafnir eru í flestum tilvikum takmarkandi eða ekki til staðar. Landeyjarhöfn er þó með tengingu með Strætó.
- Mikilvægt er að samhæfa kerfið og gera það skilvirkt og fyrirsjánalegt gagnvart neytendum til að það geti þjónað sem þáttur í uppbyggingu og efnahagsstarfssemi.
- Aðgengi að upplýsingum varðandi almenningssamgöngur á landsvísu má finna á mismunandi heimasíðum. Gott væri ef allar upplýsingar mætti finna á einum stað.

¹⁰⁹ (Eva Björk Ægisdóttir, 2017).

6 VINNULAG OG SKIPULAGNING ALMENNINGSAMGANGNA Á LANDSVÍSU

6.1 Aðferðarfræði

Við gerð þessarar skýrslu var farið í heimildaleit til að leita að aðferðafræði sem hentað getur til að greina og bæta almenningssamgöngukerfi í dreifbýli. Aðferðarfræði ýmissa rannsókna/greinagerða sem höfundar skoðuðu voru yfirleitt fyrir stærri þéttbýlistaði en vegna þess hve dreifbýlt er á Íslandi eru takmörk fyrir því hversu auðveldlega má yfirfara aðferðifræði fyrir aðstæður hér á landi. Aðferðir sem höfundar fundu voru yfirleitt bundnar við mun stærri þéttbýlisstaði og þóttu því ekki henta Íslandi (svo sem Resat og Turkey (2014), Giovoni og Banister (2006) og Sandkvist o.fl. (2016)).

Sú aðferðarfræði sem þótti best henta er lýst í skýrslu eftir Karl Benediktsson og Óskar Óskarsson (1999) sem unnin var fyrir Samgönguráðuneytið og Vegagerðin um almenningssamgöngur með áætlunarbílum á landsbyggðinni. Sú aðferðarfræði byggir á að bæta leiðarkerfi almenningssamgangna í dreifbýli eftir sænskri fyrirmynd og þótti henta vel fyrir íslenskar aðstæður. Í þeirri skýrslu voru gerðar tillögur að úrbótum sem margar hafa orðið að veruleika í dag. Til dæmis var lagt til að skipta landinu í starfræn svæði sem væri eðlilegt að miða skipulag almenningssamgangna við og eins var lagt til að sveitarfélög myndu stofna byggðasamlag um almenningssamgöngur, líkt og landshlutasamtök sveitarfélaga gera í dag. Að auki, þá var lagt til að Borgarnes yrði tengistöð sem myndi þjóna Vesturlandi sem tenging við stofnleið á milli Reykjavíkur og Akureyri¹¹⁰, líkt og þekkist í dag.

6.2 Val á landshluta til greiningar

Eins og áður hefur komið fram, þá reka landshlutasamtök sveitarfélaga á grundvelli samninga um einkarétt á akstri reglubundna farþegaflutninga áætlunarbíla á milli og í þéttbýlum úti á landi¹¹¹. Vegagerðin gerir samning við landshlutasamtök sem sjá um skipulag, rekstur og framkvæmd almenningssamgangna á þeirra svæði.

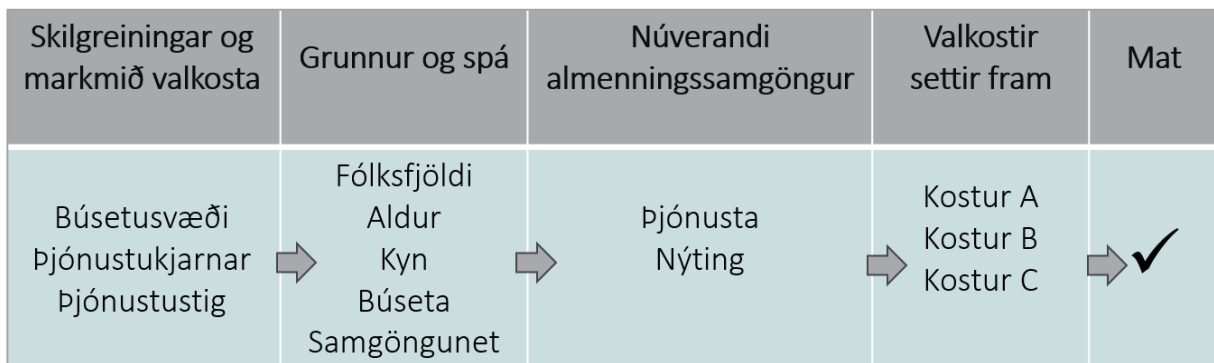
¹¹⁰ (Karl Benediktsson og Óskar Eggert Óskarsson, 1999).

¹¹¹ (Alþingi, 2015).

Í ljósi þess var ákveðið að taka landshluta til greiningar í þessari skýrslu, en of umfangsmikið var að greina landið í heild fyrir þessa rannsókn. Ákveðið var að taka fyrir Norðurland, báða landshluta þ.e. Norðurland vestra og eystra, og greina þá skv. þessari aðferðarfræði.

6.3 Vinnulag

Aðferðin sem nýtt var í skýrslu Karls og Óskars var byggð á sænskum aðferðum. Ferlið skiptist í nokkur stig sem sjá má á Mynd 6.1. Í fyrstu þarf að skilgreina mismunandi búsetusvæði, safna þarf upplýsingum um atriði sem hafa áhrif á þörf eða eftirspurn eftir almenningssamgöngum, fara yfir núverandi nýtingu og að lokum setja fram valkosti og reyna að meta hversu vel þeir valkostir kæmu til með að þjóna hagsmunum íbúa og annarra farþega á svæðinu.



MYND 6.1 Vinnulag og skipulagning almenningssamgangna¹¹².

6.4 Staða samgangna og gögn

Mikilvægt er að safna upplýsingum um margvísleg atriði sem hafa áhrif á þörf eða eftirspurn eftir almenningssamgöngum, svo sem lýðfræðileg einkenni á svæðinu og samgöngukerfið. Afla þarf upplýsingum um stöðu almenningssamgangna á svæðinu, þá þjónustu sem er í boði, nýtingu og farþegafjölda. Þær farþegaupplýsingar sem notaðar voru í þessari skýrslu voru farþegatölur frá Strætó bs. yfir tímabilið júní 2016 til maí 2017. Jafnframt var haft samband við Isavia um tölur fyrir flugvelli á landsbyggðinni og ferjufyrirtæki fyrir farþegatölur ferja. Í mörgum tilfellum vita heimamenn best hvað betur má fara og því þótti vanta álit íbúa á landsbyggðinni. Því var sótt um styrk frá Skipulagsstofnun um að gera viðhorfskönnun meðal íbúa á landsbyggðinni til að afla frekari upplýsinga sem nýttar voru við matið (sjá kafla 7).

6.5 Skilgreiningar byggðasvæða

Í fyrstu þarf að skilgreina mismunandi búsetusvæði eftir þéttleika byggðar og þjónustu. Í þessu verkefni verða notaðir fjórir flokkar til að greina á milli mismunandi búsetusvæða. *Innra þéttbýli* er fjölmennasti og öflugasti þjónustukjarni svæðisins og þar sækja flestir íbúar þjónustu til. *Ytra þéttbýli* eru smærri

¹¹² (Karl Benediktsson og Óskar Eggert Óskarsson, 1999).

staðir með minna kjarnahlutverk. *Innra dreifbýli* eru svæði þar sem íbúar geta sótt vinnu til innra þéttbýlis, en *ytra dreifbýli* er fyrir utan það svæði. Miðað við íslenskar aðstæður hentar að skilgreina fjóra flokka fyrir byggð: *Kjarna*, *innra dreifbýli*, *ytra dreifbýli* og *fámenni*¹¹³. Gögn frá Hagstofu Íslands um mannfjölda í byggðarkjörnum, kyni og aldri frá 1. janúar 2017 voru notuð við gerð verkefnisins.

TAFLA 6.1 Skilgreiningar byggðasvæða.

Kjarni	Þéttbýlis- og/eða þjónustukjarni
Innra dreifbýli	Svæði sem er innan við 30 mínútna aksturfjarlægð frá 2.-5. stigs þjónustukjarna, fer ekki yfir fjallaveg og telst ekki til fámennis.
Ytra dreifbýli	Svæði sem er utan við 30 mínútna akstursfjarlægð frá 2.-5. stigs þjónustukjarna og telst ekki til fámennis.
Fámenni	Svæði þar sem fólksfjöldi er innan við 50 manns meðfram 50 km vegkafla.

6.6 Skilgreining þjónustukjarna

Aðferðafræðin byggist á að hægt sé að skilgreina mikilvægi mismunandi þjónustukjarna. Því sérhæfðari sem þjónusta og vara er hækkar þröskuldsgildið og um leið stærð þjónustusvæði þess staðar þar sem þjónustan eða varan er í boði. Í töflu 6.2 má sjá einfalda flokkun á þjónustustigum¹¹⁴.

TAFLA 6.2 Skilgreiningar þjónustukjarna.

1. stig	Matvara, bensín og önnur dagvara.
2. stig	Stig 1. + heilsugæsla, banki, bifreiðaþjónusta og ýmis grunnþjónusta.
3. stig	Stig 2 + valvöruverslanir og ýmis þjónusta, bæði grunnþjónusta og sérhæfð þjónusta.
4. stig	Stig 3. + sjúkrahús og framhaldsskóli og aukin þjónusta.
5. stig	Miðstöð stjórnsýslu, menntunar, heilbrigðisþjónustu, annar þjónustu og verslunar á landsvísu.

6.7 Skilgreining þjónustustiga

Mikilvægt er að setja skýr markmið um viðunandi þjónustustig á hverju svæði. Óraunhæft er að hafa sömu markmið um gæði þjónustu fyrir mjög dreifðri byggð sem liggur langt frá þéttbýli og fyrir svæði í grennd við þéttbýliskjarna þar sem íbúar sækja vinnu í miklu magni í þéttbýlið. Til að mynda kemur til greina að veita ekki þjónustu í fámenni ef það liggur ekki á milli annarra staða. Þjónustuhlutverk byggðakjarna og ferðaþjónusta ásamt öðrum þáttum hafa áhrif á hvað telst æskilegt þjónustustig. Hugmyndir að skilgreiningum þjónustustiga má sjá í töflu 6.3.¹¹⁵

TAFLA 6.3 Skilgreiningar þjónustustiga.

Lágmarksþjónusta	Tenging 3-7 sinnum í viku við stað þar sem hægt er að ná tengingu inn á samgöngunetið.
Miðlungsþjónusta	Tenging 7 sinnum eða oftar í viku við stað þar sem hægt er að fá tengingu inn á samgöngunetið. Möguleiki á ferð fram og til baka samdægurs til næsta 3.-5. Stigs þjónustukjarna, minnst einu sinni í viku.
Hámarksþjónusta	Daglegar tengingar við önnur svæði og reglulegar ferðir innan þess.

¹¹³(Karl Benediktsson og Óskar Eggert Óskarsson, 1999).

¹¹⁴(Karl Benediktsson og Óskar Eggert Óskarsson, 1999).

¹¹⁵(Karl Benediktsson og Óskar Eggert Óskarsson, 1999).

6.8 Vinnulag matsins fyrir Norðurland vestri og Norðurland eystri

Vinnulag mats á þjónustustigi almenningssamgagna og greiningu úrbóta fyrir Norðurland vestra og eystra var gert í eftirfarandi skrefum:

1. Í upphafi matsins voru mismunandi búsetusvæðið skilgreind fyrir Norðurland Eystri og Vestri. Við nánari athugun var ljóst að fyrri vinna byggðastofnunar varðandi vinnusóknarsvæði hentaði vel við greiningu og því var ákveðið að nýta það mat til að greina innra og ytra þéttbýli.
2. Næst tók við skilgreining á þjónustukjörnum og þéttbýli greind.
3. Í framhaldi af því, þá var núverandi þjónusta greind og þjónustustig hennar.
4. Safna þurfti upplýsingum um ýmis atriði sem hafa áhrif á þörf eða eftirspurn almenningssamgangna.
 - a. Aflað var upplýsingum um stöðu almenningssamgangna á svæðin varðandi hvaða leiðir eru í boði og farþegafjölda og nýtingu og var farþegatölum safnað m.a. frá Strætó bs., Isavia og mismunandi ferjuleiðum.
 - b. Viðhorfskönnun um almenningssamgöngur var framkvæmd meðal íbúa á Norðurlandi.
5. Að lokum var lagt mat á núverandi þjónustustig þéttbýla og úrbætur lagðar fram.

Í 7. Kafla má finna niðurstöður viðhorfskönnunarinnar um almenningssamgöngur sem framkvæmd var meðal íbúa á Norðurlandi, en í kafla 8 má finna umfjöllun um niðurstöður matsins fyrir Norðurland vestra og eystra, ásamt tillögum að úrbótum.

7 VIÐHORFSKÖNNUN MEÐAL ÍBÚA Á NORÐURLANDI

7.1 Markmið viðhorfskönnunarinnar

Í upphafi var verkefnið sem styrkt var af Vegagerðinni hugsað sem heimildaöflun um núverandi ástand og greining á því ástandi. Við frekari vinnslu og heimildaleit varð ljóst að vanta þurfti frekari upplýsingar frá almenningi varðandi ýmis atriði sem upp komu við rannsóknarvinnu. Fékkst styrkur frá Skipulagsstofnun til að gera viðhorfskönnun um almenningssamgöngur á landsvísu og voru spurningar könnunarinnar hannaðar í samræmi við þá rannsóknarvinnu sem unnin hafði verið og fjallað hefur verið um hér á undan.

Megin markmið viðhorfskönnunarinnar var að varpa ljósi á það hvaða þættir skipta máli til þess að íbúar á landsbyggðinni noti almenningssamgöngur meira, hvað gerir almenningssamgöngur að raunhæfari kosti og reyna að koma auga á vannýtt tækifæri. Viðhorfskönnunin var framkvæmd meðal íbúa á Norðurlandi þar sem ákveðið var í þessari skýrslu að greina þá landshluta nánar (sbr. umfjöllun í 6. Kafli). Þannig var vonast til að ná dýpri skilning á viðhorfum íbúa til almenningssamgangna á því svæði.

7.2 Hönnun könnunar

Notast var við megindlega rannsóknaraðferð til að afla gagna þar sem spurningalisti var lagður fram fyrir úrtak hóps. Við gerð spurningalista var litið til eldri kannana þar sem m.a. var stuðst við ferðavenjukannanir sem gerðar hafa verið hér á landi á vegum Gallup og annarra. Áhersla var lögð á að hafa spurningarnar einfaldar og hnitmiðaðar þar sem haka átti við þann svarmöguleika sem best átti við hverju sinni. Eftir að safnað var nægum fjölda svara voru gögnin flokkuð og niðurstöður teknar saman.

7.3 Framkvæmd könnunar

Könnunin var gerð af Maskínu fyrir EFLU Verkfræðistofu og var lögð fyrir Þjóðgátt Maskínu sem er þjóðhópur fólks dreginn með tilviljun úr Þjóðskrá. Þýði könnunar voru einstaklingar sem búa á Norðurlandi vestra eða eystra (póstnúmer 530 til 681) og voru 18 ára og eldri. Könnunin var á íslensku

Þannig að þeir sem tóku könnunina urðu að kunna íslensku. Könnunin fór fram á netinu dagana 17.-28. maí árið 2018. Send var áminning þrisvar sinnum á þá sem ekki höfðu svarað. Alls söfnuðust 766 svör.

7.4 Spurningar

Upplýsingum um kyn, aldur, búsetu, menntun, laun/tekjur, fjölskyldugerð, fjölda barna, hjúskaparstöðu og stjórnámálaskoðun var aflað af Maskínu og voru þær breytur nýttar við frekari greiningu á niðurstöðum.

Aðrar spurningar voru eftirfarandi:

1. *Hvað eru margir bílar á heimilinu?*
2. *Hvar er sá staður sem þú þarft að ferðast oftast til?*
3. *Hversu oft að jafnaði...*
 - a. *nýtir þú Strætó á landsbyggðinni til að komast á milli staða í þínum landshluta?*
 - b. *nýtir þú Strætó til að komast til/frá höfuðborgarsvæðinu?*
 - c. *nýtir þú innanlandsflug til að komast á milli staða?*
 - d. *nýtir þú ferjusiglingar til að komast á milli staða?*
 - e. *ferðast þú til/frá höfuðborgarsvæðinu?*
 - f. *hefur þú nýtt þér heimasíður, facebook-hópa eða aðrar leiðir til að fá far eða finna ferðafélaga þar sem greitt er fyrir sætið? (s.s. samferda.net, og samferða-hópar á netinu)*
4. *Í hvaða tilgangi ferðast þú oftast til höfuðborgarsvæðisins? (Velja 1-3 atriði)*
 - a. *Sækja lækniþjónustu*
 - b. *Verslun og þjónusta*
 - c. *Heimsækja ættingja/vini*
 - d. *Vinna/viðskipti*
 - e. *Ráðstefna/sýning*
 - f. *Skóli*
 - g. *Íþróttir*
 - h. *Menning*
 - i. *Frí (innanlands)*
 - j. *Frí (erlendis)*
 - k. *Annað (hvað)*
5. *Hvað myndi hvetja þig til að nýta Strætó á landsbyggðinni meira? (velja 3 atriði)*
 - a. *Ódýrara fargjald*
 - b. *Aukin tíðni ferða*
 - c. *Stytta ferðatíma (s.s. fækka stoppistöðvum, stytta og breyta leið)*
 - d. *Tímaáætlun aðlöguð að þörfum heimamanna*
 - e. *Minni biðtími vegna tenginga við aðrar leiðir*
 - f. *Bætt gæði biðstöðva og aðgengi að þeim*
 - g. *Bættar tengingar við innanlandsflug og ferjur*
 - h. *Aukin upplýsingagjöf*

- i. Bætt upplifun (viðmót og aksturslag vagnstjóra o.fl.)
 - j. Syttri vegalengd að næstu stoppistöð
 - k. Bætt stundvísi
 - l. Ekkert af þessum atriðum
 - m. Önnur atriði
6. Hvað myndi hvetja þig til að nýta innanlandsflug meira?
- a. Ódýrara fargjald
 - b. Niðurgreitt fargjald fyrir heimamenn (að hluta)
 - c. Aukin tíðni ferða
 - d. Tímaáætlun aðlöguð að þörfum heimamanna
 - e. Fjölgun áfangastaða
 - f. Bætt aðgengi að flugvöllum með almenningssamgöngum
 - g. Bætt gæði flugstöðvar
 - h. Aukin upplýsingagjöf
 - i. Ekkert af þessum atriðum
 - j. Önnur atriði
7. a. Ert þú ánægð/ur með almenningssamgöngur frá þínu byggðalagi til höfuðborgarsvæðisins?
 b. Ert þú ánægð/ur með stöðu almenningssamgangna í þínu sveitarfélagi?
 c. Hversu ánægð/ur værir þú ef innanlandsflug myndi flytjast til Keflavíkurflugvallar?

7.5 Niðurstöður

7.5.1 Grunnupplýsingar

Meirihluti svarenda voru konur, rúmlega 58% og flestir svarendur voru 60 ára eða eldri, rúm 29%. Flestir svarendur höfðu lokið háskólaprófi, tæp 36%. Algengast var að þátttakendur væru með 550-799 þúsund kr. í heimilistekjur á mánuð, rúm 21%. Meirihluti svarenda voru gift/kvæntir eða í sambúð, rúm 72%. Algengasta heimilisgerð svarenda voru tveir eða fleiri fullorðnir á heimili, rúm 42%. Af þeim sem tóku afstöðu þá voru flestir sem myndu kjósa Sjálfsstæðisflokkinn ef kosið yrði í dag og næstflestir Samfylkinguna. Tafla 10.1 í Viðauka A sýnir nánari útlistun á tölum.

Flestir þátttakendur voru með einn bíl á heimili, tæp 39% en fæstir voru með engan bíl, tæp 2%. Stærstur hluti þátttakenda bjó á Akureyri, tæp 52% og fæstir bjuggu á Hvammstanga, tæp 3%. Algengast var að þátttakendur þyrftu oftast að ferðast til Akureyrar, tæp 58%. Sjá nánar í Viðauka A (Tafla 10.2).

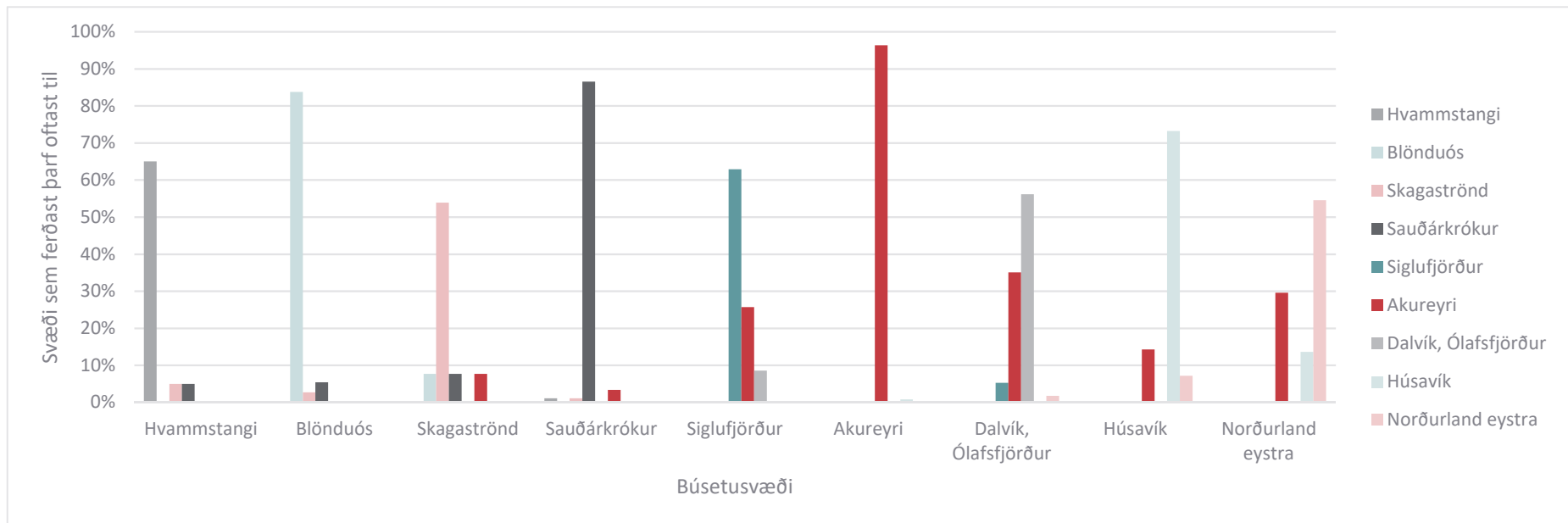
7.5.2 Ferðamynstur

Tafla 7.1 sýnir yfirlit yfir þau svæði sem þátttakendur búa á og þau svæði sem sem fólk þarf oftast að ferðast til sem er í flestum tilfellum vegna vinnu eða skóla. Á öllum búsvæðum er algengast að þátttakendur þurfi að ferðast innan eigin búsvæðis, en er þó breytilegt. Hæsta hlutfall þeirra sem þurfa að ferðast innan eigin búsvæðis er meðal íbúa á Akureyri (póstnr. 600, 601, 603, 610), rúm 96%. Þar á eftir eru íbúar á Sauðárkróki og Varmahlíð (póstnúmer 550, 551, 561). Lægsta hlutfall þeirra sem ferðast innan eigin búsvæðis má finna á Skagaströnd, Dalvík, Ólafsvík og Norðurland eystri (frá 54-

56%). Flestir sem þurfa oftast að ferðast til höfuðborgarsvæðisins eru þeir sem búa á Hvammstanga (póstnúmer 530 og 531) og Skagaströnd, eða um 23-25% þátttakenda sem búa þar og er mun hærra en á öðrum búsvæðum, sem var á bilinu 2-8%. Hæsta hlutfall þeirra sem oftast þurfa að ferðast til Akureyrar (en eru ekki frá Akureyri) eru þeir sem búa í Dalvík og á Ólafsfirði, rúm 35% þátttakenda sem búa á því svæði.

TAFLA 7.1 Yfirlit yfir búsetu þátttakenda og á hvaða svæði þeir þurfa að ferðast oftast til. Staðirnir sem litaðir eru gráir í töflunni eru svæðis em ferðast þarf oftast til.

BÚSETUSVÆÐI	HVAMMSTANGI	BLÖNDUÓS	SKAGASTRÖND	SAUÐÁRKRÓKUR	SIGLUFJÖRÐUR	AKUREYRI	DALVÍK, ÓLAFSJÖRÐUR	HÚSAVÍK	NORÐURLAND EYSTRÁ	HÖFUÐ- BORGARSV.	SVÖR ALLS
Hvammstangi	65,0%		5,0%	5,0%						25,0%	20
Blönduós		83,8%	2,7%	5,4%						8,1%	37
Skagaströnd		7,7%	53,8%	7,7%		7,7%				23,1%	13
Sauðárkrókur	1,1%		1,1%	86,5%		3,4%				7,9%	89
Siglufjörður					62,9%	25,7%	8,6%			2,9%	35
Akureyri						96,3%	0	0,8%	0,3%	2,6%	380
Dalvík, Ólafsfjörður					5,3%	35,1%	56,1%	0,0%	1,8%	1,8%	57
Húsavík						14,3%		73,2%	7,1%	5,4%	56
Norðurland eystra						29,5%		13,6%	54,5%	2,3%	44
Svör alls	14	32	10	81	25	420	35	50	30	34	731

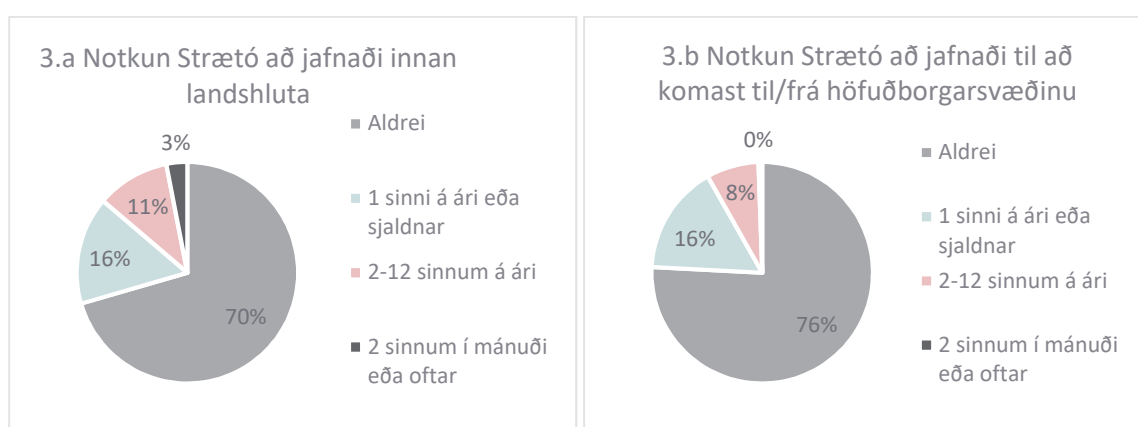


MYND 7.1 Yfirlit yfir búsetu þátttakenda og á hvaða svæði þeir þurfa að ferðast oftast til.

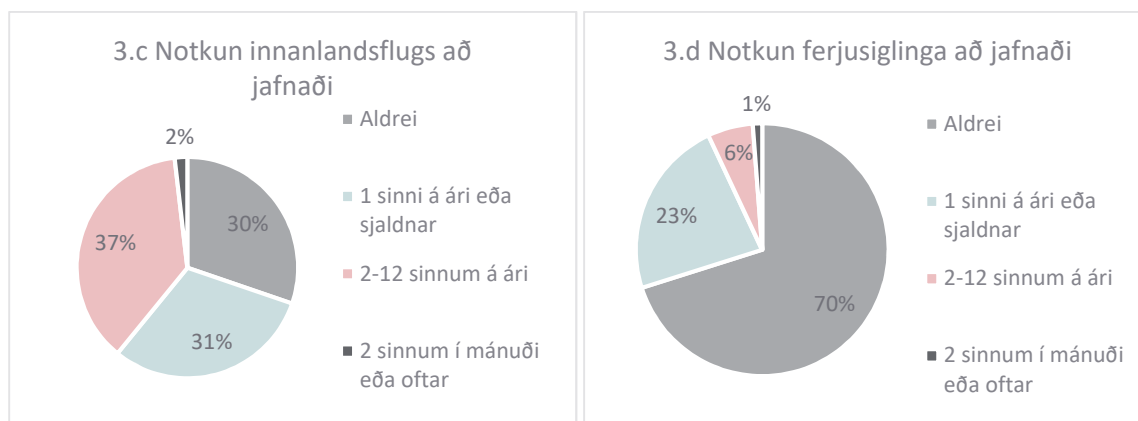
7.5.3 Notkun almenningssamgangna að jafnaði

Spurt var um notkun almenningssamganga að jafnaði innan landshluta og til höfuðborgarsvæðisins. Algengast var að þátttakendur nýti aldrei Strætó eða ferjur. Tæp 14% svarenda nýttu Strætó 2 sinnum á ári eða oftar til að komast á milli staða í sama landshluta. Rúm 8% svarenda nýttu Strætó 2 sinnum á ári eða oftar til að ferðast til eða frá höfuðborgarsvæðinu.

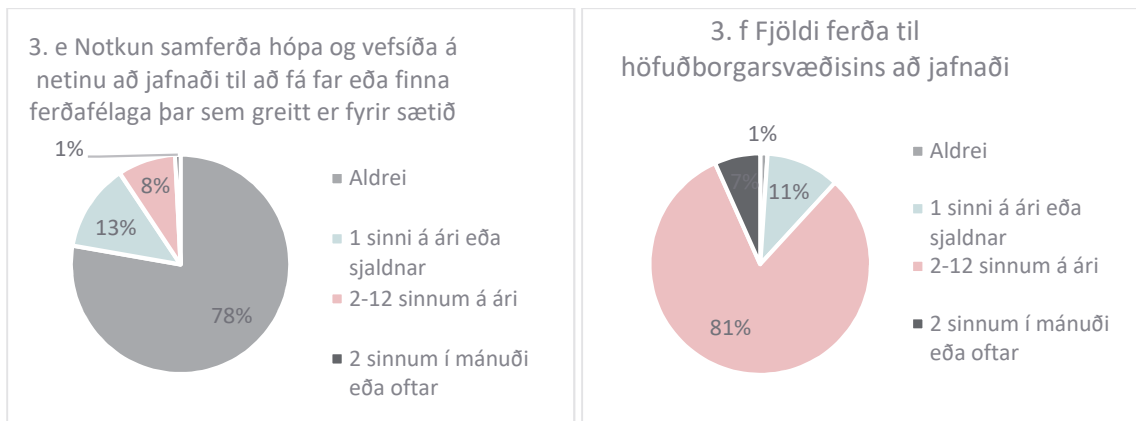
Þegar spurt er um notkun innanlandsflugs þá eru flestir þátttakendur sem nýta innanlandsflug 2-12 sinnum á ári, rúm 37% svarenda. Um 77% þátttakenda hafa aldrei nýtt samferða síður á netinu til að fá far eða finna farþega þar sem greitt er fyrir sætið á meðan tæp 10% nýta það 2 sinnum á ári eða oftar. Sjá má myndrænar niðurstöður fyrir spurningar 3.a-f á myndum 7.2-7.4. Tafla 10.3 í Viðauka A sýnir nánari tölur.



MYND 7.2 Notkun Strætó að jafnaði, innan landshlut og utan.



MYND 7.3 Notkun innanlandsflug og ferjusiglinga að jafnaði.



MYND 7.4 Notkun samferða hópa og fjöldi ferða til höfuðborgarsvæðisins að jafnaði.

7.5.3.1 Noktun Strætó innan landshluta

Marktækur munur var milli hópa eftir aldri, búsetu, heimilistekjum og stjórnmalaskoðun fyrir spurningu 3.a þar sem spurt var um notkun Strætó að jafnaði innan landshluta (Tafla 10.4, Viðauki A).

Þegar litið er til aldurs voru hlutfallslega flestir á aldrinum 50-59 ára sem höfðu aldrei nýtt Strætó til að ferðast innan landshluta, rúm 75% á meðan tæp 61% svarenda á aldrinum 18-29 ára höfðu aldrei nýtt Strætó til að ferðast innan landshluta. Þá voru hlutfallslega flestir á aldrinum 18-29 ára sem nýttu Strætó innan landshluta 2 sinnum eða oftar í mánuði, tæp 11% en það er hæsta hlutfall allra hópa.

Þegar búseta svarenda er skoðuð voru hlutfallslega flestir sem búa á Akureyri sem nýta Strætó 2 til 12 sinnum á ári, rúm 15%, á meðan 4% íbúa á Húsavík nýttu Strætó jafn mikið. Geta má að innan Akureyrar er ókeypiss í Strætó og engin innanbæjarstrætó er á Húsavík. Lægsta hlutfall þeirra sem ferðast 2-12 sinnum á ári með Strætó innan landshluta er meðal þeirra sem þurfa oftast að ferðast til Norðurlands eystra (utan Akureyri) þegar litið er til þess staðar sem ferðast þarf oftast til. Hæsta hlutfallið er meðal þeirra sem þurfa oftast að fara til höfuðborgarsvæðisins.

Þegar litið er til þeirra sem nýta Strætó innan landshluta 2 sinnum í mánuði eða oftar er hæsta hlutfall meðal íbúa á Akureyri, tæp 6% og það næst hæsta meðal þeirra sem búa á Norðurlandi eystra (utan Húsavíkur og Akureyrar sem er í raun eina vísbendingin um reglulega notkun almenningsamganga utan Akureyrar. Að öðru leyti, m.v. niðurstöður könnunarinnar, virðast svarendur nota almenningsamgöngur í ákveðnum tilgangi nokkrum sinnum á ári og margir sem nota þær aldrei.

Ef litið er til heimilistekna er hæsta hlutfall þeirra sem nýta Strætó innan landshluta 2-12 sinnum ári meðal þeirra sem eru með heimilistekjur undir 400 þúsund á mánuði en lægsta hlutfallið er meðal þeirra sem eru með 1.200 þúsund eða herra í heimilistekjur á mánuði.

Samkvæmt niðurstöðum líkans¹¹⁶ eru þeir sem búa á Akureyri líklegri til að nota Strætó meira en þeir sem búa annarsstaðar. Þeir sem eru með heimilistekjur undir 400 þúsund kr. á mánuði eru líklegri en fólk í öðrum tekjuhópnum til að nýta Strætó meira innan landshluta.

¹¹⁶ Til að kanna hvaða breytur væru marktækt frábrugðnar ($t\text{-gildi} \geq |1,960|$) og hefðu áhrif á hversu oft þátttakendur notuðu Strætó að jafnaði var gert raðtölu probit-líkan í forritinu STATA.

TAFLA 7.2 Niðurstöður líkans fyrir notkun Strætó innan landshluta að jafnaði.

LÍKLEGRI TIL AÐ NOTA STRÆTÓ MEIRA	LÍKLEGRI TIL AÐ NOTA STRÆTÓ MINNA
Þeir sem búa á Akureyri	
Heimilistekjur undir 400 þús kr. á mánuði	
Enginn bíll á heimili	

7.5.3.2 Notkun Strætó til/frá höfuðborgarsvæðinu

Marktækur munur var á milli hópa eftir aldri, búsetu, heimilistekjum, hjúskaparstöðu og heimilisgerð skv. Kíkvaðrat prófi ($p < 0,05$) fyrir spurningu 3b þar sem spurt var um notkun Strætó að jafnaði til/frá höfuðborgarsvæðinu (Tafla 10.5).

Þegar aldurshópar eru skoðaðir þá var hæsta hlutfall svarenda á aldrinu 30-39 sem hafði aldrei nýtt Strætó til að komast til höfuðborgarsvæðisins, tæp 85% meðan tæp 71% 60 ára og eldri hafði aldrei nýtt Strætó til að komast til höfuðborgarsvæðisins.

Þegar litið er til búsetu er hæsta hlutfall þeirra sem búa á Norðurlandi vestra sem fara 2 sinnum á ári eða oftar til höfuðborgarsvæðisins, tæp 13% á meðan lægsta hlutfallið er meðal íbúa á Húsavík, tæp 2%. Hæsta hlutfall þeirra sem nýta Strætó aldrei til að ferðast til/frá höfuðborgarsvæðinu er meðal íbúa á Húsavík, rúm 89% en lægsta hlutfallið er meðal íbúa á Sauðárkróki, tæp 65%.

Meðal tekjuhópa er hæsta hlutfall þeirra sem nýta Strætó 2 sinnum eða oftar á ári til að komast til höfuðborgarsvæðisins meðal þeirra sem eru með heimilistekjur undir 400 þúsund kr., tæp 16% en sá tekjuhópur er með lægsta hlutfall þeirra sem aldrei nýta Strætó til að ferðast til/frá höfuðborgarsvæðinu.

Þegar horft er til hjúskaparstöðu er lægsta hlutfall þeirra sem ferðast 2 sinnum á ári eða oftar með Strætó til höfuðborgarsvæðisins meðal þeirra sem eru gift/kvæntir eða í sambúð en hæsta hlutfallið er meðal þeirra sem eru fráskilin(n)/ekkja/ekkill.

Samkvæmt niðurstöðu líkans¹¹⁷ eru þeir sem eru giftir/kvæntir eða í sambúð líklegri til að nota Strætó minna til að ferðast til höfuðborgarsvæðisins. Þeir sem búa á Sauðárkróki, og annarsstaðar á Norðurlandi vestra og þeir sem eru eldri en 60 ára eru líklegri til að nota Strætó til höfuðborgarsvæðisins meira.

TAFLA 7.3 Niðurstöður líkans fyrir notkun Strætó til höfuðborgarsvæðisins að jafnaði.

LÍKLEGRI TIL AÐ NOTA STRÆTÓ MEIRA	LÍKLEGRI TIL AÐ NOTA STRÆTÓ MINNA
Íbúar á Sauðárkróki	Gift/kvæntur/ í sambúð
Íbúar á Norðurlandi vestra (utan Sauðárkróks)	
60 ára og eldri	

¹¹⁷ Gert var raðtölu probit líkan í forritinu STATA til að kanna hvaða breytur væru marktækt frábrugðnar ($t\text{-gildi} \geq |1,960|$) og hefðu áhrif á hversu oft þátttakendur notuðu Strætó til/frá höfuðborgarsvæðinu að jafnaði.

7.5.3.3 Innanlandsflug

Marktækur munur var á milli hópa eftir kyni, búsetu, menntun og heimilistekjum skv. Kíkvaðrat prófi ($p < 0,05$) fyrir spurningu 3c þar sem spurt var um notkun innanlandsflug að jafnaði (Tafla 10.6, Viðauki A). Hærra hlutfall karla (43,7%) en kvenna (36,9%) nýtir innanlandsflug 2 sinnum á ári eða oftar. Þegar litið er til búsetu er hæsta hlutfall þeirra sem nýta innanlandsflug 2 sinnum eða oftar á ári meðal íbúa á Húsavík, tæp 61% íbúa á Húsavík. Einungis rúm 6% íbúa á Norðurlandi vestra (utan Sauðárkróks) nýta innanlandsflug 2 sinnum eða oftar á ári, en enginn flugvöllur er í landshlutanum. Þar er jafnframt hæsta hlutfall þeirra sem nýta aldrei innanlandsflug, tæp 78% íbúa á svæðinu.

Þegar menntun þátttakenda er skoðuð er hæsta hlutfall þeirra sem nýta innanlandsflug 2 sinnum á ári eða oftar meðal þeirra sem eru með háskólapróf, tæp 52% en rúm 28% þeirra sem eru með grunnskólapróf nýta innanlandsflug í sama mæli. Þá er hæsta hlutfall þeirra sem aldrei nýta innanlandsflug meðal þeirra sem eru með grunnskólapróf, tæp 39% en rúm 20% þeirra sem eru með háskólapróf nýta aldrei innanlandsflug.

Ef horft til heimilistekna þá er hæsta hlutfall þeirra sem nýta aldrei innanlandsflug meðal þeirra sem eru með undir 400 þúsund á mánuði í heimilistekjur. Lægsta hlutfall þeirra sem nýta aldrei innanlandsflug er meðal þeirra sem eru með 1.200 þúsund krónur eða hærri heimilistekjur á mánuði. Hæsta hlutfall þeirra sem nýta innanlandsflug 2 sinnum eða oftar á ári er meðal þeirra sem eru með 1.200 þúsund krónur í heimilistekjur á mánuði.

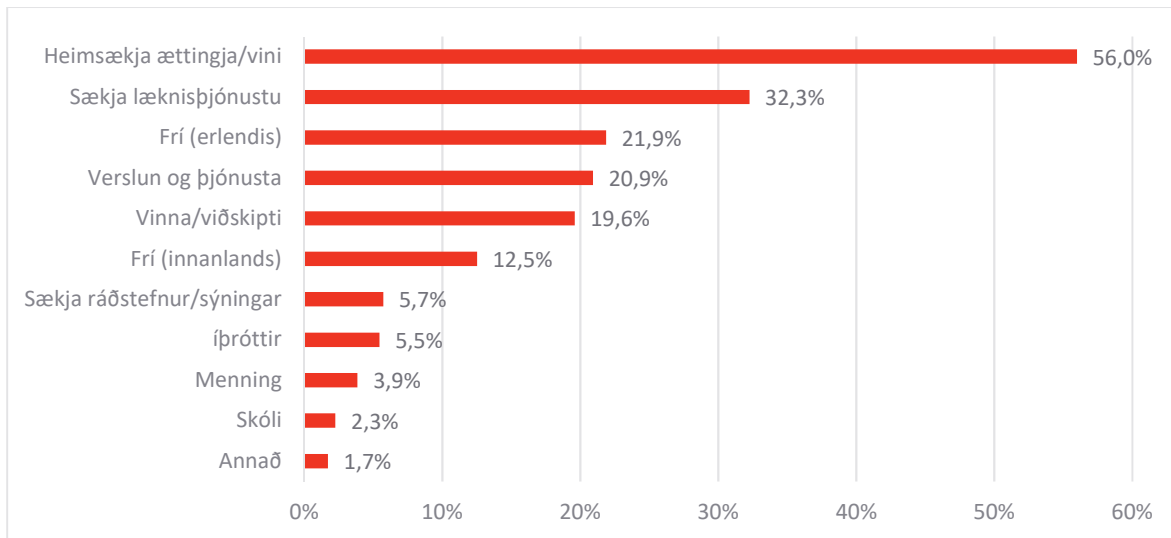
Samkvæmt niðurstöðu líkans¹¹⁸ eru þeir sem eru með háskólapróf og þeir sem eru með heimilistekjur sem eru 1.200 þúsund krónur eða meira á mánuði líklegri til að nota innanlandsflug meira. Þeir sem eru á aldrinum 30-39 ára, búa á Sauðárkróki, búa á Norðurlandi vestra, Norðurlandi eystra (utan Akureyrar og Húsavíkur) og þeir sem eru með heimilistekjur undir 400 þúsund kr. á mánuði líklegri til að nota innanlandsflug minna.

TAFLA 7.4 Niðurstöður líkans fyrir notkun innanlandsflugs að jafnaði.

LÍKLEGRI TIL AÐ NOTA INNANLANDSFLUG MEIRA	LÍKLEGRI TIL AÐ NOTA INNANLANDSFLUG MINNA
Háskólapróf	30-39 ára
Heimilistekjur 1.200 þúsund kr. eða meira	Íbúar á Sauðárkróki
	Íbúar á Norðurlandi vestra (ekki Sauðárkrók)
	Norðurlandi eystra (ekki Ak eða Húsavík)
	Heimilistekjur undir 400 þúsund kr.

¹¹⁸ Gert var raðtölu probit líkan í forritinu STATA til að kanna hvaða breytur væru marktækt frábrugðnar (t -gildi $> |1,960|$) og hefðu áhrif á hversu oft þátttakendur nýttu innanlandsflug.

7.5.4 Tilgangur ferða til höfuðborgarsvæðisins



MYND 7.5 Spurning 4. Helsti tilgangur ferðar til höfuðborgarsvæðisins.

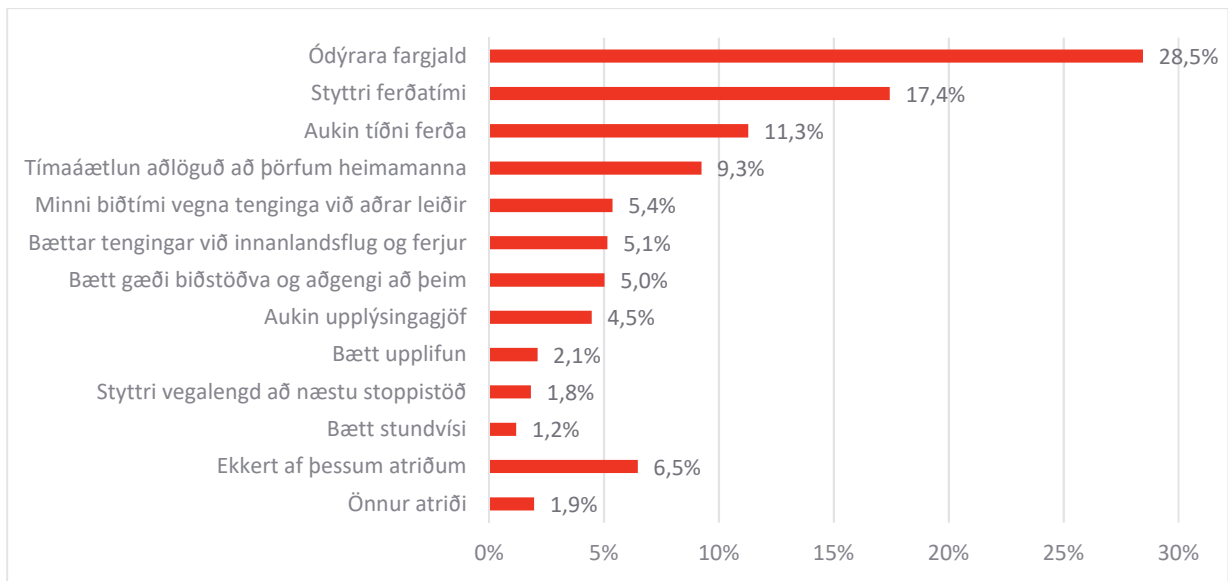
Spurt var um helsta tilgang ferðar til höfuðborgarsvæðisins. Hægt var að velja 3 atriði. Flestir sögðust fara oftast til að heimsækja vini eða ættingja, um 56% svarenda. Næst algengast meðal þátttakenda er að ferðast til höfuðborgarsvæðisins til að sækja lækniþjónustu. Þriðja algengasta var til að fara í frí erlendis. Sjá nánari tölur í Viðauka A, Tafla 10.7

7.5.5 Helstu úrbætur

7.5.5.1 Strætó á landsbyggðinni

Þátttakendur voru beðnir um að velja hvað myndi helst hvetja þá til að nýta Strætó á landsbyggðinni meira með því að velja þrjú mikilvægustu atriðin sem listuð voru (Tafla 10.8, Viðauki A) og raða þeim eftir mikilvægi þar sem fyrsta val var mikilvægast. Þátttakendur gátu að auki skrifað niður önnur atriði sem ekki voru á lista. Í fyrsta vali voru flestir sem völdu ódýrara fargjald, tæp 38% þeirra sem tóku afstöðu. Í öðru vali voru jafnframt flestir sem völdu ódýrara fargjald, tæp 29%. Í þriðja vali voru flestir sem völdu aukna tíðni ferða, rúm 17% þeirra sem tók afstöðu.

Í heildina voru flestir sem völdu ódýrara fargjald, styttri ferðatíma og aukna tíðni ferða. Fæstir völdu bættu stundvísi og styttri vegalengd að næstu stoppistöð. Mynd 7.6 sýnir heildarmat úrbóta hjá svarendum. Þar má sjá að ódýrara fargjald er það sem svarendur völdu helst, um 9% fleiri völdu það en næst vinsælustu úrbót á eftir sem var styttri ferðatími. Lágst hlutfall svarenda völdu bættu stundvísi og styttri vegalengd að stoppistöð, minna en 2% svarenda.



MYND 7.6 Heildarmat á úrbótum til aukinnar notkunar á Strætó á landsbyggðinni. Hér hefur vægi hvers vals verið tekið með í útreikningum.

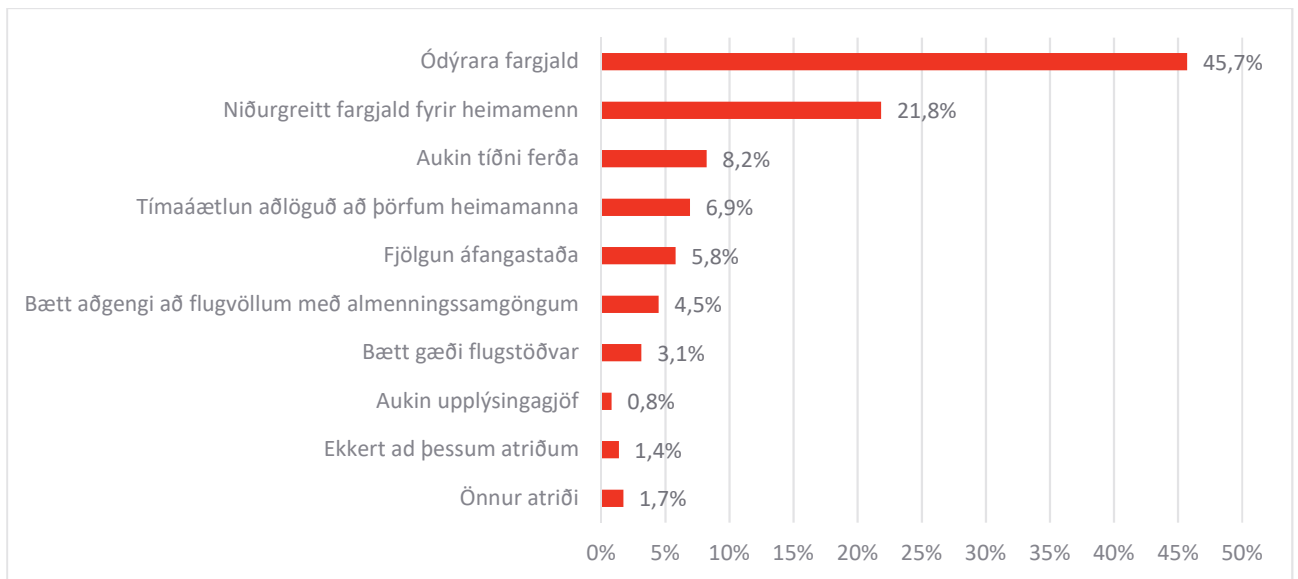
Tafla 10.9 í Viðauka A sýnir einstök atriði sem svarendur tóku fram (sem ekki voru á listanum). Þar kom meðal annars fram að engar strætóferðir væru til Grenivíkur, bæta mætti aðgengi að upplýsingum og heimasíðu. Þá nefndi einn að auka mætti öryggi í vetrarakstri og annar benti á að bæta mætti sætin sem væru of hörð fyrir langa ferð frá Akureyri til Reykjavíkur.

Fyrsta val þátttakenda var skoðað nánar og greint eftir bakgrunnsbreytum þátttakenda (Tafla 10.8, Viðauki A). Marktækur munur var á milli hópa eftir aldri, búsetu og hjúskaparstöðu skv. kíkvaðrat prófi ($p < 0,05$).

Þegar litið er til aldurshópa var hæsta hlutfall þeirra sem vildu ódýrara fargjald í aldurshópnum 30-39 ára, tæp 42% en það lægsta var í aldurshópnum 60 ára og eldri, tæp 26%. Hæsta hlutfall þeirra sem völdu aukna tíðni ferða í fyrsta vali voru svarendur í aldurshópnum 18-29 ára, tæp 25%. Hæsta hlutfall þeirra sem völdu í fyrsta vali styttri ferðatíma var einnig meðal svarenda í aldurshópnum 18-29 ára, rúm 21%.

7.5.5.2 Innanlandsflug

Þátttakendur voru beðnir um að segja hvað myndi helst hvetja þá til að nýta innanlandsflug meira með því að velja þrjú mikilvægustu atriðin sem listuð voru (Tafla 10.11, Viðauki A) og raða þeim eftir mikilvægi þar sem fyrsta val var mikilvægast. Í fyrsta vali var mikill meirihluti sem valdi ódýrara fargjald sem úrbót, rúm 82% þeirra sem tók afstöðu, þar á eftir völdu næst flestir niðurgreitt fargjald til heimamanna, rúm 8%. Í öðru vali voru tæp 46% svarenda sem völdu niðurgreitt fargjald fyrir heimamenn.



MYND 7.7 Heildarmat á úrbótum til aukinnar noktnar á innanlandsflugi. Hér hefur vægi hvers vals verið tekið með í útreikningum.

Þátttakendur gátu að auki skrifað niður önnur atriði sem ekki voru á lista (Tafla 10.12, Viðauki A) þar sem m.a. kom fram að bæta ætti tengingu við Keflavíkurlugvöll, ekkert flug væri til Sauðárkróks, tryggja ætti að flug falli ekki niður, að tímar stæðust og Hopp-fargjald ætti að koma aftur.

Fyrsta val þátttakenda var skoðað nánar og greint eftir bakgrunnsbreytum þátttakenda (Tafla 10.13, Viðauki A). Marktækur munur var á milli hópa eftir kyni, aldri, búsetu, menntun, heimilistekjum og stjórnmalaskoðun.

Þegar litið er til kyns er hlutfall þeirra sem valdi ódýrara fargjald í fyrsta vali töluvert hærra hjá konum, tæp 87% á meðan tæp 76% karla völdu það sama í fyrsta vali. Þegar litið er til aldurs eru lægsta hlutfall þeirra sem völdu ódýrara fargjald í fyrsta vali meðal 60 ára og eldri, tæp 73% en hæsta hlutfallið var meðal 40-49 ára, rúm 86%. Hins vegar var aldurshópurinn 60 ára og eldri með hæsta hlutfall þeirra sem völdu niðurgreitt fargjald þegar litið er til aldurs, 16%.

Þegar litið er til búsetu er hæsta hlutfall þeirra sem völdu ódýrara fargjald í fyrsta vali meðal íbúa á Húsavík, rúm 90% en það lægsta var meðal íbúa á Norðurlandi vestra, tæp 57%, en á Húsavík var hæsta hlutfall þeirra sem nýta innanlandsflug 2 sinnum eða oftar á ári þegar litið var til búsetu.

Almennt var lágt hlutfall sem valdi fjölgun áfangastaða í fyrsta vali sem úrbót en hæsta hlutfall allra var meðal íbúa á Norðurlandi vestra, einnig var hátt hlutfall meðal íbúa á Sauðárkróki en á Norðurlandi vestra er ekkert áætlunarflug.

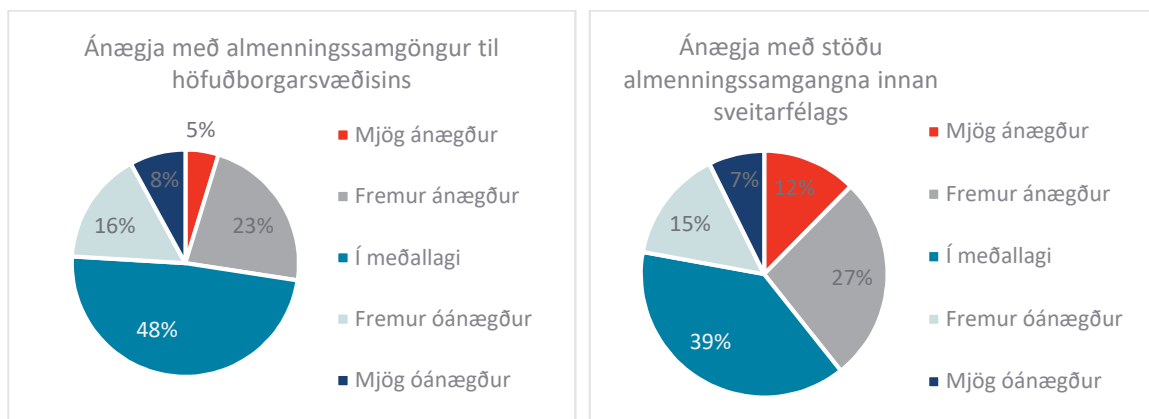
7.5.6 Viðhorf til almenningssamgangna

Spurt var um viðhorf þátttakenda varðandi almenningssamgöngur í þeirra byggðalagi og færslu innanlandsflugs til Keflavíkurlugvallar (Tafla 10.14, Viðauki A).

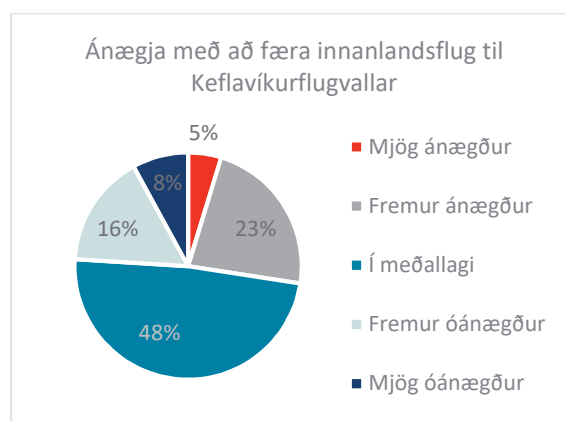
Rúm 27% svarenda eru mjög eða fremur ánægðir með almenningssamgöngur frá sínu byggðalagi til höfuðborgarsvæðis á meðan rúm 24% svarenda eru mjög eða fremur óánægðir. Þegar litið er til búsetu er hæsta hlutfall þeirra sem eru ánægðir með almenningssamgöngur í sínu byggðalagi til höfuðborgarsvæðisins meðal íbúa á Húsavík, tæp 34% íbúa Húsavíkur, lægsta hlutfallið er meðal íbúa á Norðurlandi eystra (utan Akureyrar og Húsavíkur), rúm 16%. Hæsta hlutfall þeirra sem eru óánægðir með almenningssamgöngur í sínu byggðalagi er meðal íbúa á Norðurlandi eystra (utan Akureyri og Húsavíkur) en lægsta hlutfall þeirra sem eru óánægðir er meðal íbúa á Húsavík. Þegar litið er til aldurs er hæsta hlutfall þeirra sem eru óánægðir með almenningssamgöngur til höfuðborgarsvæðisins meðal fólks á aldrinum 18-29 ára, tæp 35%.

Rúm 39% svarenda eru mjög eða fremur ánægðir með stöðu almenningssamgangna í sínu sveitarfélagi. Þegar litið er til búsetu eru hæsta hlutfall þeirra sem eru ánægðir meðal íbúa á Akureyri, tæp 60% en lægsta meðal íbúa á Húsavík, rúm 11%. Á Akureyri er ókeypis í Strætó innanbæjar og ganga þar 5 vagnar en á Húsavík fer einungis vagn (leið 79) sem keyrir frá Akureyri til Húsavíkur.

Tæp 18% svarenda væru ánægðir með það ef innanlandsflug myndi flytja til Keflavíkur en tæp 77% yrðu óánægð ef flugið myndi færast. Þegar litið er til búsetu voru þeir sem búa á Húsavík með hæsta hlutfall þeirra sem voru óánægðir, rúm 79%. Hæsta hlutfall þeirra sem voru ánægðir var meðal íbúa á Sauðárkróki, rúm 19%.



MYND 7.8 Ánægja með almenningssamgöngur á Norðurlandi.



MYND 7.9 Viðhorf til flutnings innanlandsflugs til Keflavíkurflugvallar.

7.6 Túlkun á niðurstöðum

7.6.1 Ferðamynstur

Þegar búseta svarenda er skoðuð með tilliti til þess staðar sem þeir þurfa oftast að ferðast til má sjá að algengast er að fólk þurfi oftast að ferðast innan eigin búsetusvæðis. Hæsta hlutfall þeirra sem þurftu oftast að ferðast innan eigin búsvæðis var meðal íbúa á Akureyri en það lægsta var meðal íbúa á Skagaströnd. Þegar litið er til starfa og skóla á Norðurlandi þá er mest að sækja til Akureyrar, enda er Akureyri miðstöð þjónustu og verslunar á Norðurlandi en mun færri störf eru á Skagaströnd. Hæsta hlutfall þeirra sem þurfa oftast að ferðast til Akureyrar (en eru ekki frá Akureyri) er meðal íbúa á Dalvík og á Ólafsfirði. Um 50 mínútur tekur að keyra frá Ólafsfirði til Akureyrar og um 35 mín frá Dalvík til Akureyrar¹¹⁹ sem gefur til kynna að það er raunhæfur valkostur fyrir íbúa þessara bæja að sækja vinnur eða skóla til Akureyrar.

Spurt var um ástæður þess að svarendur ferðuðust oftast til höfuðborgarsvæðisins. Algengast ástæðan meðal svarenda var til að heimsækja ættingja og/eða vini, þar næst var til að sækja lækniþjónustu og í þriðja algengast var frí erlendis en um 22% svaraði því sem gæti verið vísbending um að vöntun hafi verið á annað hvort beinu flugi til Keflavíkur eða beinu flugi til útlanda.

7.6.2 Strætó innan landshluta

Segja má að fremur lágt hlutfall þátttakenda nýti almenningssamgöngur til að komast á milli staða innan landshluta. Tæp 14% svarenda nýta almenningssamgöngur 2 sinnum á ári eða oftar til að komast á milli staða innan landshluta og tæp 71% nýta þær aldrei. Marktækur munur samkvæmt Kíkkvaðrat prófi var á milli hópa eftir aldri, búsetu og heimilistekjum. Yngsti aldurshópurinn, fólk á aldrinum 18-29 ára, nýtir Strætó í meira mæli en aðrir aldurshópar en tæp 11% þeirra nýta Strætó innan landshluta 2 sinnum í mánuði eða oftar og tæp 16% nýta Strætó 2-12 sinnum á ári. Þetta er í samræmi við ferðavenjur á höfuðborgarsvæðinu þar sem ungt fólk notar almenningssamgöngur meira en eldri kynslóðir. Þegar litið er til búsetu þá voru flestir svarendur sem búa á Akureyri sem nýta Strætó 2 sinnum á ári eða oftar, tæp 21% meðan það var undir 10% hjá öðrum búsetusvæðum. Það sem skýrir þennan mun helst að á Akureyri eru fimm innanbæjarvagnar og notar fólk strætó til að ferðast innanbæjar þar, meðan önnur búsetusvæði nota Strætó einungis til að komast á milli búsetusvæða enda lítið um innanbæjarvagna á öðrum svæðum. Lægsta hlutfallið var meðal íbúa á Húsavík, tæp 4%. Enginn Strætó er innanbæjar á Húsavík og eina leiðin sem fer þar um er leið 79 sem keyrir frá Akureyri til Húsavíkur. Á Akureyri eru bæði 5 innanbæjarvagnar og að auki stoppa leiðir 56, 57, 78 og 79 í bænum. Raðtölu probit-líkan var sett upp og voru niðurstöðurnar þær að þeir sem búa á Akureyri, þeir sem eru með heimilistekjur undir 400 þúsund kr. á mánuði og þeir sem eru með engan bíl á heimili eru líklegri til að nýta Strætó innan landshluta meira.

Rúm 39% svarenda voru ánægðir með stöðu almenningssamgangna innan sveitarfélags þar sem meðaleinkunn var 3,22 (af 5 mögulegum). Þegar litið er til búsetu var hæsta hlutfall þeirra sem voru

¹¹⁹ Ökutími skv. Google Maps.

ánægðir meðal þeirra sem búa á Akureyri og lægsta hlutfall meðal þeirra sem búa á Húsavík en það skýrist líklega af því að einungis einn vagn stoppar á Húsavík sem keyrir ekki um bæinn á meðan á Akureyri eru 5 innanbæjarvagnar og 4 aðrar leiðir sem stoppa á Akureyri.

7.6.3 Strætó til/frá höfuðborgarsvæðinu

Fremur fáir nýta Strætó til að komast til höfuðborgarsvæðisins. Rúm 8% svarenda nýta Strætó 2 sinnum eða oftar á ári en tæp 76% svarenda nýta aldrei Strætó til að komast til eða frá höfuðborgarsvæðinu. Marktækur munur¹²⁰ var á milli hópa eftir aldri, búsetu, hjúskaparstöðu og heimilisgerð. Þegar litið er til búsetu er hæsta hlutfall þeirra sem ferðast til höfuðborgarsvæðisins 2 sinnum á ári eða oftar meðal íbúa á Norðurlandi vestra (utan Sauðárkróks) á meðan það lægsta er meðal íbúa á Húsavík. Mun styttri tíma tekur að fara með Strætó frá Norðurlandi vestra en frá Húsavík. Þessar niðurstöður benda til þess að notkun Strætó til að ferðast til eða frá höfuðborgarsvæðinu minnki eftir því sem fjarlægð frá höfuðborgarsvæðinu eykst. Raðtölu probit-líkan var sett upp og voru niðurstöðurnar þær að þeir sem búa á Sauðárkróki og annarsstaðar á Norðurlandi vestra og þeir sem eru 60 ára og eldri eru líklegri til að nota Strætó meira til að ferðast til eða frá höfuðborgarsvæðinu. Þau sem eru gift/ kvæntir eða í sambúð eru líklegri til að nota Strætó minna.

Rúm 27% svarenda voru mjög eða fremur ánægðir með almenningssamgöngur til eða frá höfuðborgarsvæðinu þar sem meðaleinkunn var 3,00 (af 5 mögulegum). Svarendur voru því almennt ósáttari með almenningssamgöngur til höfuðborgarsvæðisins en innan sveitarfélags. Þegar litið er til búsetu er hæsta hlutfall þeirra sem eru ánægðir með almenningssamgöngur til höfuðborgarsvæðisins meðal íbúa á Húsavík en það lægsta meðal íbúa á Norðurlandi eystra (utan Akureyri og Húsavíkur). Á Húsavík er hægt að komast til höfuðborgarsvæðisins bæði með Strætó og með flugi¹²¹. Það sem getur útskýrir lágt ánægjuhlutfall meðal íbúa á Norðurlandi eystra (utan Akureyri og Húsavíkur) er að það getur verið langt fyrir fólk í dreifbýli og minni þéttbýlum að komast að næstu Strætóstop pistöð eða flugvelli. Að auki hætti Strætó að keyra til Kópaskers, Raufarhafnar og Þórshafnar haustið 2017 og því er enginn áætlunarakstur til þeirra staða.

7.6.3.1 Helstu úrbætur

Þátttakendur voru beðnir um að velja hvaða úrbót myndi hvetja þau til að nýta Strætó á landsbyggðinni meira þar sem þeir völdu þrjú mikilvægustu atriðin og röðuðu þeim eftir mikilvægi. Þær helstu úrbætur sem svarendur vildu helst voru ódýrara fargjald, styttri ferðatíma, aukin tíðni ferða og að tímaáætlun sé aðlöguð að þörfum heimamanna. Í fyrsta vali var marktækur munur á milli hópa eftir aldri, búsetu og hjúskaparstöðu skv. Kíkvaðrat prófi ($p < 0,05$). Þegar horft er til aldurs var hæsta hlutfall þeirra sem völdu ódýrara fargjald í fyrsta vali meðal þeirra sem eru á aldrinum 30-39 ára en það lægsta meðal 60 ára og eldri.

Þegar litið er til búsetu er hæsta hlutfall þeirra sem völdu ódýrara fargjald í fyrsta vali meðal íbúa á Húsavík en það lægsta er meðal íbúa á Sauðárkróki. Frá Sauðárkróki kostar 17 strætómiða (7.280 kr.)

¹²⁰ Samkvæmt Kíkvaðrat prófi

¹²¹ Á árunum 2000-2012 var ekkert áætlunarflug á flugvellið en það hófst að nýju árið 2012

að ferðast til Reykjavíkur, en frá Húsavík kostar 28 strætómiða (12.880 kr.)¹²². Veglengdir til höfuðborgarsvæðisins eru heldur mismunandi, tæpir 480 km til Húsavíkur og 290 til Sauðárkróks frá Reykjavík, ef gjald á km er reiknað er ekki svo mikill munur á km, rúmar 25 kr/m frá Sauðárkróki og tæpar 27 kr/km frá Húsavík. Hæsta hlutfall allra sem völdu ódýrara fargjald í fyrsta vali var meðal einhleypra.

Þegar litið er til aldurs þá er hæsta hlutfall þeirra sem völdu styttri ferðatíma í fyrsta vali meðal svarenda á aldrinum 18-29 ára. Þegar horft er til búsetu var hæsta hlutfall þeirra sem völdu styttri ferðatíma í fyrsta vali meðal íbúa á Sauðárkróki en það lægsta meðal íbúa á Norðurlandi eystra (utan Akureyrar og Húsavíkur).

Hæsta hlutfall þeirra sem völdu aukna tíðni ferða í fyrsta vali var meðal íbúa á Norðurlandi vestra (utan Sauðárkróks) en íbúar þar voru einnig líklegri til að nýta Strætó meira til höfuðborgarsvæðisins. Í rannsókn á almenningssamgöngum á höfuðborgarsvæðinu voru þeir sem ferðast oftast með Strætó líklegri til að velja aukna tíðni sem úrbót¹²³ þannig að í báðum rannsóknum eru þeir sem nýta Strætó meira þeir sem velja aukna tíðni meira. Því má velja því fyrir sér hvort að þeir sem nýti Strætó mest vilji hvað helst aukna tíðni ferða.

7.6.4 Ferjur og Innanlandsflug

Segja má að fremur fáir nýti sér ferjusiglingar að jafnaði, rúm 70% svarenda nýta þær aldrei og um 8% nýta þær 2 sinnum á ári eða oftar.

Svarendur nýttu innanlandsflug í meira mæli en aðra fararmáta sem spurt var um. Rúm 39% svarenda nýtir innanlandsflug 2 sinnum á ári eða oftar á meðan rúm 30% nýtir innanlandsflug aldrei og var innanlandsflug sá ferðamáti sem fæstir nýttu einungis einu sinni á ári eða sjaldnar þegar farið er yfir þá ferðamáta sem spurt var um í þessari könnun.

Marktækur munur var á milli hópa eftir kyni, menntun og heimilistekjum skv. Kíkvaðrat prófi ($p < 0,05$). Þegar litið er til búsetu er hæsta hlutfall þeirra sem nýta innanlandsflug 2 sinnum eða oftar á ári á meðal íbúa á Húsavík en það lægsta meðal íbúa á Norðurlandi vestra sem gefur þá vísbendingu að eftir því sem fjarlægð frá höfuðborgarsvæðinu eykst, því meira nýtir fólk innanlandsflug. Raðtölu probit-líkani var stillt upp og voru niðurstöður þess að þeir sem eru með háskólapróf og þeir sem eru með heimilistekur 1.200 þúsund kr. á mánuði eða meira eru líklegri til að nota innanlandsflug meira. Þeir sem eru 30-39 ára, þeir sem búa á Sauðárkróki og Norðurland vestra, þeir sem búa á Norðurlandi eystra (utan Akureyrar og Húsavíkur) og þeir sem eru með heimilistekjur undir 400 þúsund kr. á mánuði eru líklegri til að nýta innanlandsflug minna.

Spurt var um ánægju svarenda með það ef innanlandsflug myndi færast til Keflavíkurflugvallar en mun fleiri sögðust vera óánægðir með það en ánægðir þar sem meðaltalið var 1.75 af 5. Því er ljóst að meirihluti þátttakenda á Norðurlandi virðist ekki vilja að innanlandsflugið færist til Keflavíkur.

¹²² Verð sumarið 2018.

¹²³ (Sólrún Svava Skúladóttir, 2017).

7.6.4.1 Helstu úrbætur

Pátttakendur voru beðnir um að velja hvaða úrbót myndi hvetja til aukinnar notkunar á innanlandsflugi þar sem svarendur völdu mikilvægustu atriðin og röðuðu þeim eftir mikilvægi. Þegar vægi hvers vals var tekið með í útreikningum voru flestir sem vildu ódýrara fargjald, niðurgreitt fargjald fyrir heimamenn, aukna tíðni ferða og að tímaáætlun verði aðlöguð að þörfum heimamanna.

Í fyrsta vali var marktækur munur á milli hópa eftir kyni, aldri, búsetu, menntun, heimilistekjum og stjórnmalaskoðun skv. Kíkvaðrat prófi ($p < 0,05$). Þegar litið er til aldurs var lægsta hlutfall þeirra sem völdu ódýrara fargjald í fyrsta vali meðal 60 ára og eldri en hæsta hlutfallið meðal þeirra sem völdu niðurgreitt fargjald fyrir heimamenn var meðal fyrrnefnds aldurshóps.

Þegar litið er til búsetu var hæsta hlutfall þeirra sem völdu ódýrara fargjald í fyrsta vali meðal íbúa á Húsavík en það lægsta meðal íbúa á Norðurlandi vestra, en ekkert áætlunarflug er á Norðurlandi vestra. Þegar litið er til búsetu er hæsta hlutfall þeirra sem nýta innanlandsflug meðal íbúa á Húsavík. Því er ljóst að ódýrara fargjald er mikilvægt fyrir íbúa á Húsavík og þeirra sem búa hvað lengst frá höfuðborgarsvæðinu.

7.7 Samantekt

- Gerð var viðhorfskönnun meðal íbúa á Norðurlandi þar sem svarendur voru 18 ára og eldri þar sem spurt var út í ferðavenjur og viðhorf til almenningsgangna.
- Algengast var að fólk þyrfti að oftast að ferðast til staðar innan eigin búsvæðis og var hæsta hlutfall þeirra sem þurftu oftast að ferðast innan eigin búsvæðis meðal íbúa á Akureyri en það lægsta meðal íbúa á Skagaströnd.
- Algengasta ástæða þess að svarendur ferðuðust oftast til höfuðborgarsvæðisins var til að heimsækja ættingja og/eða vini (56%), því næst að sækja lækniþjónustu (32%) og þar á eftir til að fara í frí erlendis (22%).
- Fáir á landsbyggðinni nýta Strætó á landsbyggðinni til að komast á milli staða innan landshluta. Hæsta hlutfall þeirra sem nýtir hann er meðal íbúa á Akureyri en þar eru 5 innanbæjarvagnar og 4 aðrar leiðir sem keyra um. Tæp 14% nýta almenningsgöngur tvisvar sinnum á ári eða oftast til að komast milli staða innan landshluta og rúm 8% nýta Strætó jafn oft til að komast til höfuðborgarsvæðisins.
- Fáir nýta sér ferjusiglingar að jafnaði
- Fólk á aldrinum 18-29 ára nýtir Strætó á landsbyggðinni í meira mæli en eldri aldurshópar.
- Íbúar á Norðurlandi vestra (utan Sauðárkróks) nýta Strætó meira til að ferðast til höfuðborgarsvæðisins en íbúar annarra svæða á meðan lægsta hlutfall þeirra sem nýta hann er meðal íbúa á Húsavík. Þetta gefur til kynna að notkun Strætó til og höfuðborgarsvæðinu minnki eftir því sem fjarlægð frá höfuðborgarsvæðinu eykst.
- Svarendur voru almennt ósáttari með almenningsgöngur til höfuðborgarsvæðisins en innan sveitarfélags.
- Íbúar á Norðurlandi eystra (utan Akureyri og Húsavíkur) voru síst ánægðir með almenningsgöngur til höfuðborgarsvæðisins miðað við íbúa á öðrum svæðum.
- Svarendur nýttu innanlandsflug í meira mæli en aðra almenningsgönguferðamáta.

- Fleiri svarendur sögðust verða óánægðir ef innanlandsflug myndi flytjast til Keflavíkurflugvallar.
- Helstu úrbætur sem svarendur völdu sem myndi hvetja til aukinnar notkunar á Strætó á landsbyggðinni voru ódýrara fargjald, styttri ferðatími, aukin tíðni ferða og tímaáætlun sé aðlöguð að þörfum heimamanna.
- Helstu úrbætur sem svarendur völdu sem myndi hvetja til aukinnar notkunar á innanlandsflugi voru ódýrara fargjald, niðurgreitt fargjald fyrir heimamenn, aukin tíðni ferða og að tímaáætlun sé aðlöguð að þörfum heimamanna.
- Skv. niðurstöðum könnunar er eftirspurn eftir því að verð á almenningssamgöngum lækki.

8 GREINING ALMENNINGSSAMGANGNA Á NORÐURLAND VESTRA OG NORÐURLANDI EYSTRA

8.1 Inngangur

Í þessum kafla er farið eftir aðferðafræði sem lýst var í kafla 6 og almenningssamgöngur á Norðurlandi vestra (kafla 8.2) og Norðurlandi eystra (kafla 8.3). Farið er yfir staðhætti, vinnusóknarsvæði, ferðamynstur, íbúafjölda, þjónustustig þéttbýliskjarna, stöðu samgangna, farþegafjölda almenningssamgangna, notendur almenningssamgangna, kostnað samgangna, ferðatíma, þarfir, þjónustustig almenningssamgangna er metið og tillögur að úrbótum settar fram.

8.2 Norðurland vestra

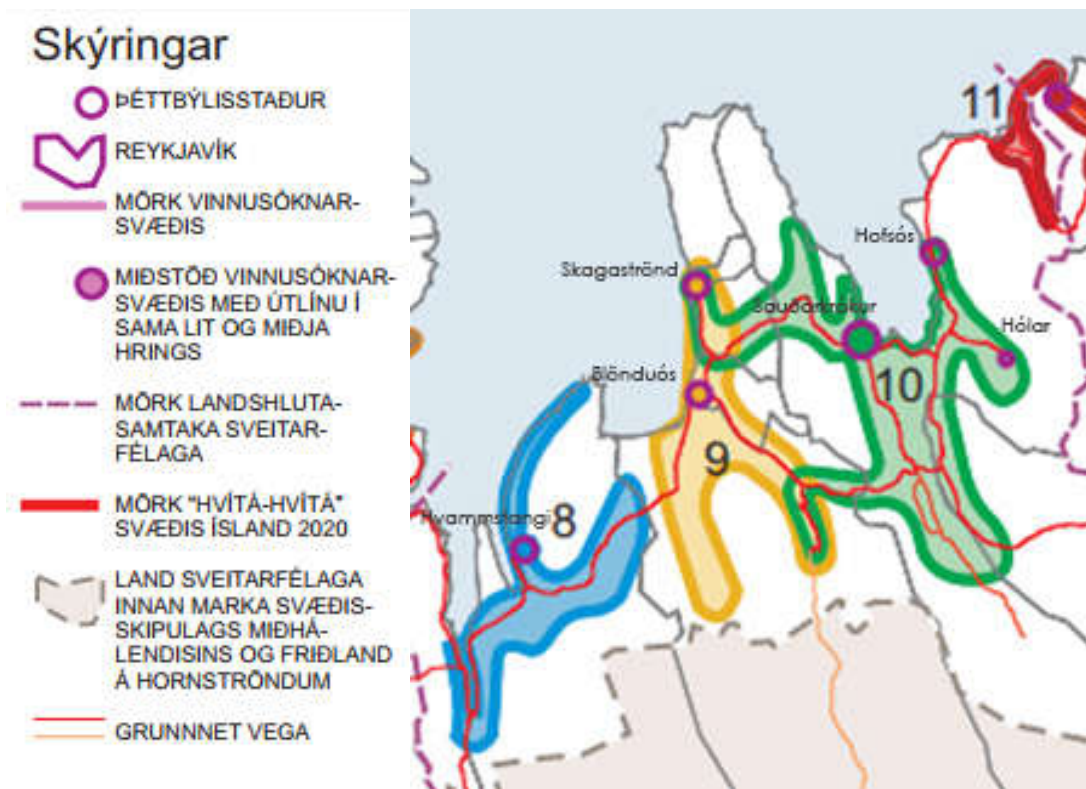
8.2.1 Staðhættir

Norðurland vestra nær frá Hrútafirði út á Tröllaskaga til austurs. Á Norðurlandi vestra búa um 7.156 manns sem eru um 2,1% af íbúum landsins¹²⁴. Sjö sveitarfélög eru í landshlutanum, en þau eru Akrahreppur, Blönduós, Húnavatnshreppur, Húnaþing vestra, Skagabyggð, Sveitarfélagið Skagafjörður og Skagaströnd. Landbúnaður er mikilvæg atvinnugrein á svæðinu. Sjávarútvegur hefur minna vægi á Norðurlandi vestra en annarsstaðar á landsbyggðinni. Hagvöxtur er nokkuð misjafn á Norðurlandi vestra en hann er töluvert meiri í Skagafirði en í Húnaþingi.

Byggðastofnun hefur gert kort af vinnusóknarsvæðum hér á landi (sjá Mynd 8.1). Kortið sýnir skilgreint vinnusóknarsvæði út frá þéttbýlisstöðum með 200 íbúa og fleiri þar sem íbúar nágrennasveitarfélaga sækja vinnu til daglega frá heimili. Skipting Byggðastofnunar tekur mið af stöðu vinnusóknar og atvinnufyrirtækja. Svæðin eru skilgreind sem landsvæði í kringum tiltekna vinnustaði sem búast má við að fólk telji raunhæft að ferðast til og frá vinnu daglega. Á seinni árum hefur verið stuðst við evrópskar byggðarannsóknir þar sem miðað er við um 45 mínútna akstur.

¹²⁴ (Hagstofa Íslands, 2017).

Vinnusóknarsvæðin eru 3 (sjá Mynd 8.1), það fyrsta, sem merkt er með bláum lit, nær yfir svæðið umhverfis Hvammstanga, frá Borðeyri og að Vatnsdal. Svæðið merkt gulum lit nær yfir nágrenni Blönduóss, Skagaströndar og dalina í Austur-Húnavatnssýslu. Skagaförður er dæmi um heildstætt svæði sem skipar að mestu eitt sameiginlegt atvinnu- og þjónustusvæði. Svæðið sem merkt er með grænum lit á myndinni er svæðið í kringum Sauðárkrók en nokkur skörun er á því svæði og Austur-Húnavatnssýslu eftir að vegurinn yfir Þverárfjall var opnaður¹²⁵.



MYND 8.1 Vinnusóknarsvæði á Norðurlandi vestra 2014¹²⁶.

Í könnun sem gerð var meðal íbúa á Norðurlandi voru þátttakendur spurðir um til hvaða staðar þeir þurftu oftast að ferðast til. Tafla 8.1 sýna búsetu þátttakenda á Norðurland vestra og til hvaða svæðis þeir þurftu oftast að ferðast til. Alls sýnir taflan yfirlit yfir 159 svör. Flestir svarendur þurftu oftast að ferðast til Sauðárkróks. Algengast er á öllum búsvæðum að svarendur þurftu oftast að ferðast innan eigin svæðis. Hæsta hlutfall þeirra sem þurftu oftast að ferðast innan eigin svæðis var meðal íbúa Sauðárkróks, tæp 87%. Lægsta hlutfall þeirra sem ferðast oftast innan eigin svæðis er meðal íbúa Skagastrandar, tæp 54%.

¹²⁵ (Byggðastofnun, 2014).

¹²⁶ (Byggðastofnun, 2014).

TAFLA 8.1 Yfirlit yfir búsetu þátttakenda könnunar (þeir sem búa á Norðurlandi vestra) og á hvaða svæði þeir þurfa að ferðast oftast til, alls 159 svör.

	HVAMMSTANGI	BLÖNDUÓS	SKAGA-STRÖND	SAUÐÁR-KRÓKUR	AKUREYRI	HÖFUÐ-BORGARSV.	SVÖR ALLS
Hvammstangi	65,00%		5,00%	5,00%		25,00%	20
Blönduós		83,80%	2,70%	5,40%		8,10%	37
Skagaströnd		7,70%	53,80%	7,70%	7,70%	23,10%	13
Sauðárkrókur	1,10%		1,10%	86,50%	3,40%	7,90%	89
Svör alls	14	33	10	80	4	18	159

Þéttbýliskjarnar með yfir 100 íbúa á Norðurlandi vestra eru sex, þ.e. Hvammstangi, Blönduós, Skagaströnd, Sauðárkrókur, Varmahlíð og Hofsós þar sem flestir búa á Sauðárkróki. Sauðárkrókur er stærsti þéttbýliskjarninn og miðstöð þjónustu og verslunar fyrir byggð í kring. Hofsós, Varmahlíð og Hvammstangi teljast til fyrsta þjónustustigs. Á Hólum er engin verslunarþjónusta fyrir íbúa í kring en þar er þó leikskóli, grunnskóli og Háskólinn á Hólum ásamt stofnunum sem tengjast skólanum.

TAFLA 8.2 Íbúafjöldi á Norðurlandi vestra 1. janúar 2017¹²⁷.

	ÍBÚAFJÖLDI
Laugarbakki	47
Hvammstangi	564
Blönduós	795
Skagaströnd	473
Sauðárkrókur	2.564
Varmahlíð	128
Hólar	76
Hofsós	146
Strjábýli á Norðurlandi vestra	2.363
	7156

Kjarnar eru þéttbýlis- og þjónustukjarnar. Innra dreifbýli er keimlíkt vinnusóknarsvæði á Mynd 8.1 þó örlítið mjórri borði. Innan þessa svæðis eru allir þéttbýliskjarnar og byggð utan þéttbýlis þéttust. Ytra dreifbýli og fámenni eru svæði fyrir utan vinnusóknarsvæðið.

Tafla 8.3 sýnir þjónustustig kjarna á Norðurlandi vestra miðað við þá skilgreiningu sem finna má í kafla 6 (Tafla 6.2).

TAFLA 8.3 Þjónustustig þéttbýliskjarna á Norðurlandi vestra. Greining miðast við skilgreiningar í töflu 6.2.

NORÐURLAND VESTRA	
0. stig	Borðeyri, Hólar
1 stig	Hvammstangi, Varmahlíð, Hofsós
2. stig	Skagaströnd
3.stig	Blönduós
4.stig	Sauðárkrókur
5. stig	-

¹²⁷ (Hagstofa Íslands, 2017).

8.2.2 Staða samgangna

8.2.2.1 Flug og ferjur

Engir áætlunarflugvöllir eru í landshlutanum, en þó er flugbraut með bundnu slitlagi á Sauðárkróki og flugbraut með malarslitlagi á Blönduósi¹²⁸. Um 49 komu- og brottfarafarþegar fóru í gegnum flugvöllinn á Sauðárkróki árið 2016. Engar ferjusiglingar eru í landshlutanum með ferjuáætlanir en í boði eru siglingar um Skagafjörðinn sem miðaðar eru að ferðamönnum svo eitthvað sé nefnt.

8.2.2.2 Vegir

Vegir eru í allgóðu horfi á svæðinu þar sem þjóðvegur eitt liggur í gegnum svæðið og ýmsir tengivegir eru malbikaðir. Stofnvegir á Norðurlandi vestra eru flestir hverjir í góðu lagi. Þeir þjóðvegir sem eru á svæðinu eru m.a. þjóðvegur nr. 1, 74, 75 og 76. Á veturnar er daglegur snjómokstur á þeim vegum. Jafnframt er daglegur snjómokstur á vegi nr. 744, um Þverárfjallsveg þannig að svæðið er mokað reglulega á veturnar á helstu vegum.

Vegir í Bæjarhreppi eru margir hverjir malarvegir og einnig eru síðri malarvegir í Húnavatnssýslu. Eftir að vegurinn yfir Þverárfjall var opnaður 2007 hefur samstarf austur á við aukist og dæmi eru um að fólk úr Austur-Húnavatnssýslu sæki vinnu á Sauðárkróki og öfugt¹²⁹.

8.2.2.3 Almenningsamgöngur á landi

Samkvæmt tölum frá Vegagerðinni eru framlag frá ríkinu á hvern íbúa til almenningsamgangna um 3.773 kr. á Norðurlandi vestra. Samtök sveitarfélaga á Norðurlandi vestra fá lægsta framlagið frá ríkinu, um 27 milljónir króna¹³⁰.

Einu almenningsamgöngurnar á Norðurlandi vestra eru áætlunarbílar. Allir þéttbýlisstaðirnir á Norðurlandi vestra eru í raun með miðlungsþjónustu nema Hofsós og Hólar sem eru með lágmarksþjónustu. Miðlungsþjónusta er þegar tenging er 7 sinnum eða oftar í viku, tenging er inn á samgöngunetið og möguleiki er á ferð fram og til baka að 3.-5. stigs þjónustukjarna.

Leið 57 með Strætó fer í gegnum Norðurland vestra og stoppar á Blönduósi, Varmahlíð og Sauðárkróki. Leiðin fer tvær ferðir frá Reykjavík að Akureyri á virkum dögum og sunnudögum, og eina ferð á laugardögum. Tæknilega séð er hægt að fara í ferð fram og til baka samdægurs frá Sauðárkróki að Akureyri eða Reykjavík ef sinna þarf erindi sem tekur stuttan tíma, þar sem einungis 50 mínútur eru á milli komu fyrir leið 57 að Akureyri eða Reykjavík þangað til næsta ferð fer til baka.

Auk þess eru þrjár leiðir með pöntunarþjónustu, en til þess að geta ferðast með þeim leiðum þarf að hringja og panta minnst tveimur tímum fyrir brottför. Leið 83 fer Hvammstangaafleggjarann, leið 84 fer á Skagaströnd og leið 85 fer á Hofsós og á Hóla. Þessar þrjár leiðir eru minnst notuðu leiðir hjá Strætó bs. á landsbyggðinni.

¹²⁸ (Isavia, 2017).

¹²⁹ (Sigríður K. Þorgrímsdóttir o.fl., 2012)

¹³⁰ (Arnhildur Hálfánardóttir, 2017).

8.2.3 Farþegafjöldi Strætó bs. á Norðurlandi vestra

Tafla 8.4 sýnir heildarfarþegafjölda til og frá áfangastöðum á Norðurlandi vestra. Fleiri farþegar enda ferð sína en hefja við Hvammstangaveg, 903 farþegar á móti 811 farþegum. Farþegatölur eru nokkuð svipaðar fyrir Blönduós og Varmahlíð hvað varðar endi og upphaf ferðar. Hins vegar eru fleiri sem enda ferð sína á Sauðárkróki miðað við þá sem hefja ferð sína á Sauðárkróki. Mestur hluti farþega er að koma frá eða fara til Reykjavíkur, í kringum 50-60% farþega. Þar á eftir eru farþegar sem eru að fara til eða koma frá Akureyri sem eru í kringum 20-35% af farþegum. Hæsta hlutfall farþega sem hefja ferð sína eða enda á Sauðárkróki er að fara til Reykjavíkur eða koma frá Reykjavík, rúm 61%. Hæsta hlutfall farþega sem enda eða hefja ferð sína í Varmahlíð er að koma frá eða fara til Akureyrar, yfir 30%.

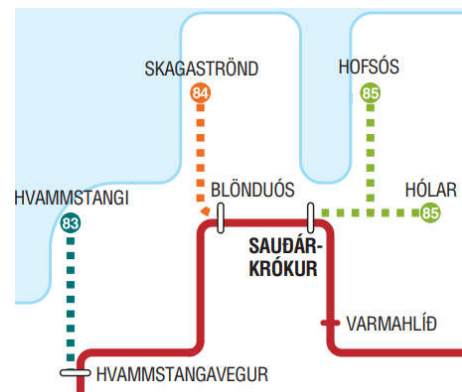
TAFLA 8.4 Heildarfarþegafjöldi fyrir áfangastaði á Norðurlandi vestra með leið 57¹³¹.

		SUMAR	HAUST	VETUR	VOR	
Áfangastaður		júní-ágúst	sept-nóv	des-feb	mars-maí	Heild.fj.
Upphaf	Hvammstangavegur	300	192	163	156	811
Endir	Hvammstangavegur	341	179	191	192	903
Upphaf	Blönduós	661	514	400	407	1982
Endir	Blönduós	642	481	403	463	1989
Upphaf	Sauðárkrókur	831	798	675	672	2976
Endir	Sauðárkrókur	902	833	704	710	3149
Upphaf	Varmahlíð	298	223	157	154	832
Endir	Varmahlíð	373	167	141	143	824

Tafla 8.5 sýnir farþegafjölda fyrir þær leiðir sem keyra innan svæðisins. Allar þrjár leiðirnar eru leiðir þar sem panta þarf fyrirfram. Ef enginn hefur pantað ferð tveimur tímum fyrir brottför er engin ferð farin. Leið 84 er mest notuð af leiðunum þremur en hún fer frá Blönduósi að Skagaströnd og til baka.

TAFLA 8.5 Heildarfjöldi farþega fyrir leiðir 83-85. Tölur frá júní 2016-maí 2017.

LEIÐ	ÁFANGASTAÐIR	HEILDARFJÖLDI FARÞEGA
Leið 83	Hvammstangi-Hvammstangavegur	354
Leið 84	Skagaströnd-Blönduós	626
Leið 85	Hofsós-Hólar-Sauðárkrókur	64



MYND 8.2 Leiðir 83, 84 og 85. Rauð lína er leið 57.

¹³¹ Tölur frá júní 2016-maí 2017 frá Strætó bs.

Pöntunarþjónustan er ekki notuð mikið eins og sjá má miðað við farþegatölur í töflu 8.4. Til þess að nýta þjónustuna þarf að panta ferð samkvæmt áætlun með minnst tveggja tíma fyrirvara. Kostnaður við að ferðast með leiðum 84 og 85 eru 2 miðar, en 1 miða kostar að fara með leið 83¹³².

Hugsanlega er þjónustan minna notuð vegna þess að það þarf að panta hana með töluverðum fyrirvara. Leið 83 fer Hvammstangavegin en vegalendin eru rúmir 5 km. Mun fleiri fara að stoppistöð við Hvammstangaveg þar sem leið 57 stöðvar, en samtals eru um 1.714 farþegar sem hefja eða enda ferð sína þar. Hins vegar eru einungis 354 sem nýttu sér leið 83 á sama tímabili. Því er ljóst að farþegar komast með öðru móti að Hvammstanga og líklegt er að farþegar fái far hjá kunningjum ef þeir þekkja til, biðji um far við vegkant eða gangi. Einungis tekur um 5 mínútur að keyra vegalengdina og því er líklegt að auðveldara sé að biðja um far þessa vegalengd en margar aðrar.

Fleiri nýta sér leið 84 sem fer á milli Blönduóss og Skagastrandar en ferðatími er um 30 mínútur og vegalengdin eru tæpir 23 km. Tæplega 4.000 farþegar byrjuðu eða enduðu ferð sína á Blönduósi með leið 57 frá júní 2016-maí 2017 en 626 farþegar nýttu sér leið 84 á sama tímabili. Erfitt er að vita hversu margir af tæplega 4000 farþegum komu frá eða fóru til Skagastrandar en líklega voru það fleiri en þessir 626 farþegar sem nýttu sér leið 84. Þess ber að geta að 473¹³³ manns búa á Skagaströnd. Vel er hugsanlegt að farþegar hafi ferðast með öðrum hætti en almenningsamgöngum til að komast frá Blönduósi að Skagaströnd, t.d með því að láta skutla sér eða fá far hjá öðrum.

Afar fáir nýttu sér leið 85 sem keyrir á milli Sauðárkróks, Hofsóss og Hóla, en einungis 64 farþegar ferðuðust með leið 85 frá júní 2016 til maí 2017. Ferðirnar eru í boði á miðvikudögum, föstudögum og sunnudögum. Farþegar sem hófu eða enduðu ferð sína á Sauðárkróki voru rúmlega 6.100 talsins. Erfitt er að vita hversu margir af þeim voru að koma frá eða fara til Hofsóss eða Hóla. Tæplega 80 manns búa á Hólum en þar er einnig Háskólinn á Hólum og því eru fleiri sem þurfa að ferðast þangað en einungis íbúar. Um 146 íbúar búa á Hofsósi en ljóst er að íbúar í fyrrnefndum þéttbýlum þurfa að nýta þjónustu sem ekki er í boði á þeirra svæðum á Sauðárkróki. Um 25 mínútur tekur að fara frá Hólum að Sauðárkróki með einkabíl og um 50 mínútur að fara frá Hofsósi að Sauðárkróki en ef fólk keyrir frá Hofsósi að Sauðárkróki tekur það tæpar 30 mínútur.

8.2.3.1 Notendur

Mynd 8.3 sýnir strætóleiðir á Norðurlandi vestra og hlutfall komu- og brottfarafarþega miðað við íbúafjölda í þéttbýliskjörnum frá júní 2016-maí 2017. Fyrir leið 85 var ferðafjöldi þeirrar leiðar miðaður við samanlagðan íbúafjölda Hofsóss og Hóla þar sem ekki voru til einstakar tölur fyrir þau þéttbýli. Glögglega má sjá að prósentutalan er mun hærrí hjá stoppistöðvum þar sem leið 57 stöðvar. Vert er að minna á að líklegt er að hluti þeirra sem fara um Blönduós, Sauðárkrók og Varmahlíð gætu verið að koma frá öðrum eða fara á aðra staði sem leið 57 nær ekki til.

Erfitt er að meta hverjir nota almenningsamgöngur á Norðurlandi vestra en þessi útfærsla sýnir samt sem áður áhugaverða mynd af nýtingu strætóleiða sem keyra um Norðurland vestra. Áhugavert er að sjá að hlutfall ferða um stoppistöð við Hvammstangaveg miðað við íbúafjölda á Hvammstanga er 304%

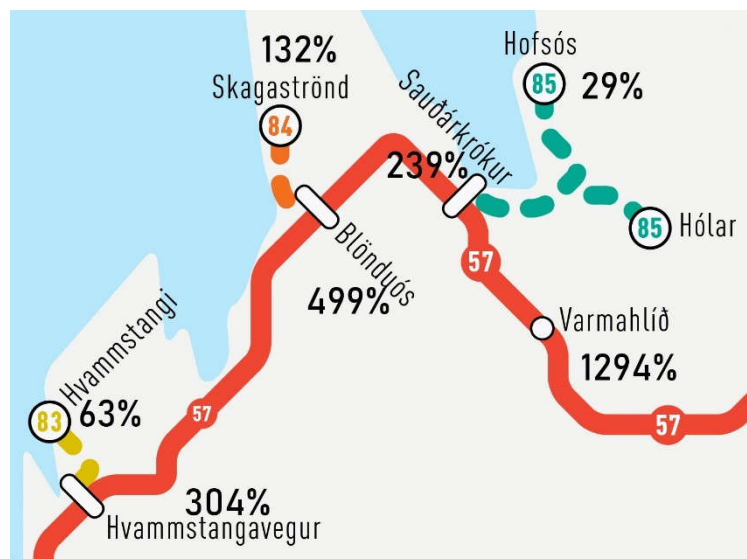
¹³² Verð í lok 2018, 470 kr. miðinn.

¹³³ Íbúafjöldi árið 2017

með leið 57. Hins vegar er hlutfallið farið í 63% á ferðum með leið 83 sem fer frá afleggjaranum að Hvammstanga. Hlutfall farþega miðað við íbúafjölda er jafnframt mjög lágt hjá leið 85, einungis 29%. Hæsta hlutfallið er í Varmahlíð, en þar er algengt að farþegar haldi á aðra staði, eða komi annarsstaðar frá.

TAFLA 8.6 Hlutfall komu- og brottfarafjölda á árstímabili miðað við íbúafjölda.

LEIÐ	STAÐUR	FJÖLDI ÍBÚA	FJÖLDI KOMU- OG BROTTFARAFARÞEGA	HLUTFALL KOMU-OG BROTTFARAFARÞEGA M.V ÍBÚA
83	Hvammstangi	564	354	63%
84	Skagaströnd	473	626	132%
85	Hólar og Hofsós	222	64	29%
57	Hvammstangavegur	564	1714	304%
57	Blönduós	795	3971	499%
57	Sauðárkrókur	2.564	6125	239%
57	Varmahlíð	128	1656	1294%
57	Akureyri	18.342	14789	81%



MYND 8.3 Hlutfall komu- og brottfarafjölda á árstímabili miðað við íbúafjölda.

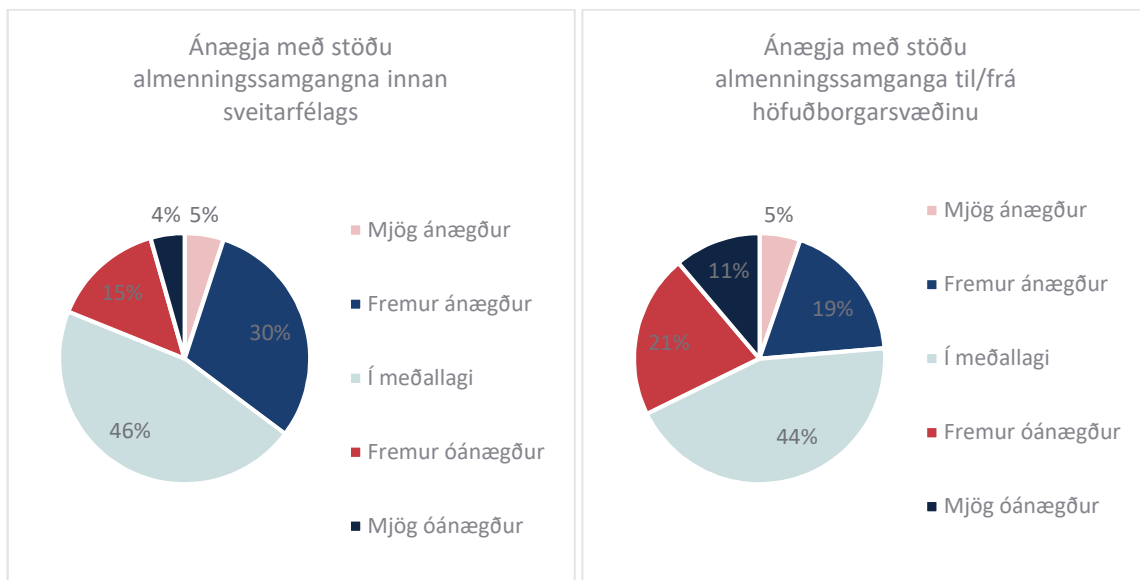
Ljóst er að hlutfall ferða miðað við íbúafjölda er lægst þar sem er pöntunarþjónusta. Ekki hefur verið gerð greining á því hverjir eru að nota almenningssamgöngur á Norðurlandi vestra.

8.2.3.2 Viðhorf til almenningssamgangna

Í íbúakönnun sem samtök sveitarfélaga á Norðurlandi vestra létu gera árið 2016 var spurt um mikilvægi almenningssamgangna. Um 51% svarenda þóttu almenningssamgöngur mjög eða frekar mikilvægur málaflokkur fyrir áframhaldandi búsetu á svæðinu á meðan um 12% svarenda þótti málaflokkurinn

mjög lítið eða frekar lítið mikilvægur. Einungis 13% svarenda þótti staða almenningssamgangna frekar eða mjög góð og um 33% þótti staða almenningssamgangna mjög eða frekar slæm¹³⁴.

Í könnun sem framkvæmd var í þessu verkefni meðal íbúa á Norðurlandi voru um 35% svarenda sem bjuggu á Norðurlandi vestra sem voru mjög eða fremur ánægðir með stöðu almenningssamganga innan þeirra sveitarfélags, um 19% voru mjög- eða fremur óánægðir með stöðuna. Um 24% svarenda voru mjög eða fremur ánægðir með stöðu almenningssamgangna til höfuðborgarsvæðisins og um 32% voru mjög eða fremur óánægðir¹³⁵.



MYND 8.4 Ánægja svarenda á Norðurlandi vestra með stöðu almenningssamganga í þeirra sveitarfélagi (159 svör) og ánægja með stöðu almenningssamgangna frá byggðalagi svarenda til höfuðborgarsvæðisins (152 svör).

8.2.4 Kostnaður samgangna

Tafla 8.7 sýnir fjarlægðir frá þéttbýlistöðum á Norðurlandi vestra til Sauðárkróks, Reykjavíkur og Akureyrar, þ.e með 4. stigs þjónustukjarna eða hærra. Þeir sem búa á Borðeyri þurfa að fara hvað lengstu vegalengdina að 4.stigs þjónustukjarna, en um 135 km eru frá Borðeyri að Sauðárkróki. Þeir sem búa á Hvammstanga þurfa einnig að fara langa vegalengd að næsta 4 stigs. þjónustukjarna, eða um 105 km.

¹³⁴ (SSNV, 2016)

¹³⁵ (Maskína, 2018).

TAFLA 8.7 Fjarlægðir á Norðurlandi vestra¹³⁶.

UPPHAFSSTAÐUR	ENDASTAÐUR		
	Sauðárkrókur	Reykjavík	Akureyri
Blönduós	47 km	244 km	144 km
Borðeyri	135 km	171 km	233 km
Hofsós	36 km	327 km	132 km
Hólar	31 km	321 km	127 km
Hvammstangi	105 km	197 km	203 km
Sauðárkrókur		290 km	120 km
Skagaströnd	52 km	266 km	163 km
Varmahlíð	26 km	294 km	94 km

*Vegalengdir af heimasíðu Vegagerðarinnar.

Kostnaður almenningsamgangna var borinn saman við kostnað þess að keyra á einkabíl. Útreikningar FÍB á reksturskostnaði bifreiða voru notaðir við gerð töflunnar. Miðað var við að keyrt væri á bíl sem kostar 2.800.000 kr., eyðir 8l/100 km og ekur 30.000 km á ári. Samkvæmt útreikningum FÍB er heildarkostnaður þá 51,05 kr/km¹³⁷. Vegalengdir úr töflu 8.7 voru nýttar við útreikninga.

TAFLA 8.8 Samanburður á kostnaði með Strætó og einkabíl milli þéttbýla á Norðurlandi vestra¹³⁸.M.v. vegalengdir úr töflu 8.7, útreikninga FÍB (kostnaður á bíl 51,05 kr/km) og samanburður á tímum sem heimasíða straeto.is og googlemaps áætla. Verð Strætó miðast við vetur 2018 (460 kr. miðinn).

Upphafsstaður	ENDASTAÐUR								
	Sauðárkókur			Reykjavík			Akureyri		
	Strætó kr.	kr/km	Bíll kr.	Strætó kr.	kr/km	Bíll kr.	Strætó kr.	kr/km	Bíll kr.
Blönduós	920	19,74	2.399	7.360	30,2	1.2456	3.220	22,36	7.351
Tímamismunur	3 mínútur			1 klst og 20 mínútur			30 mínútur		
Hvammstangi	2.760	26,3	5.356	6.440	32,7	5.356	5.060	24,9	10.355
Tímamismunur	7 mín			1 klst og 10 mínútur			1 klst og 25 mínútur		
Hofsós	920	25,6	1.836	8.740	26,7	6.274	3.680	27,9	6.733
Tímamismunur	20 mínútur			1 klst og 50 mínútur			55 mínútur		
Hólar	920	29,7	1.581	8.740	27,2	16.374	3.680	29	6.478
Tímamismunur	2 mínútur			1 klst 25 mínútur			30 mínútur		
Sauðárkrókur				7.820	27	14.793	2.760	23	6.121
Tímamismunur				1 klst 20 mínútur			5 mínútur		
Skagaströnd	920	17,7	2.653	7.820	29,4	13.569	3.680	22,6	8.315
Tímamismunur	1 klst og 45 mínútur			1 klst og 30 mínútur			1 klst og 30 mínútur		
Varmahlíð	460	17,7	1.326	7.820	26,6	1.4997	2.760	29,4	4.795
Tímamismunur	0 mínútur			1 klst og 42 mínútur			2 mínútur		

*Í öllum tilvikum tekur lengri tíma eða jafnlangan að fara ferð með Strætó. Í öllum tilfellum er dýrara að ferðast með einkabíl en Strætó ef ferðast er einn.

¹³⁶ (Vegagerðin, 2017c).

¹³⁷ (FÍB, 2017).

¹³⁸ (Strætó bs., 2017d og FÍB, 2017)

Miðað við ofangreinda útreikninga er alltaf ódýrara að taka Strætó en að keyra einn í einkabíl til og frá stöðum á Norðurlandi vestra. Staðan breytist hins vegar ef tveir eða fleiri farþegar eru í bíl og deila með sér kostnaði. Líkt og nefnt var í öðrum kafla þá nýtir fólk sér að vera samferða þegar ferðast er milli byggðalaga þar sem kostnaði er deilt. Í þeim tilvikum getur oft verið ódýrara að vera samferða öðrum. Þess ber þó að geta að þegar fólk velur ferðamáta eru oft fleiri þættir en kostnaður sem teknir eru til greina, svo sem þægindi, sveigjanleiki, tími og tímalengd ferðar.

Vert er að benda á að fólk á það til að telja einungis bensínkostnað sem þann kostnað sem leggja þarf út fyrir ferð þar sem ekki er tekið tillit til annarra þátta í rekstrarkostnaði bílsins og því þykir fólk ferðin oft ódýrari en hún í raun og veru er. Ef einungis er tekið inn bensínkostnað m.v. útreikinga FÍB (bensín (205 kr/l) og 8l/100km) myndi kostnaður á km vera 16,4 kr/km sem er í öllum tilfellum ódýrara en kr/km með Strætó bs sem er í flestum tilfellum á bilinu 17,7 -32,7 kr/km.

Að auki var tekinn var saman tímamismunurinn miðað við að taka Strætó og fara á einkabíl (Tafla 8.8). Í öllum tilvikum tók lengri tíma að fara ferð með Strætó nema frá Varmahlíð að Sauðárkróki þar sem tíminn var sá sami. Mestur tímamismunur er á ferðamátunum þegar ferðast er frá Hofsósi að Reykjavík, þar er tímamismunurinn 1 klukkustund og 50 mínútur. Að jafnaði tekur a.m.k. klukkustund lengur að ferðast með almenningssamgöngum til Reykjavíkur m.v. að ferðast með einkabíl. Skýra má tímamuninn frá Hvammstanga að Sauðárkrók og frá Skagaströnd að Sauðárkrók að ferðast þarf með tveimur leiðum þar sem önnur leiðin er pöntunarþjónusta.

Lítill munur er á ferðatíma með Strætó og einkabíl á milli Sauðárkróks og Blönduóss, Sauðárkróks og Hvammstanga, Hóla og Sauðárkróks, Sauðárkróks og Akureyrar, Varmahlíðar og Akureyrar og Varmahlíðar og Sauðárkróks. Fólk er þó ávallt bundið tímaáætlunum Strætó bs. þegar ferðast er með Strætó. Þegar ferðast er með einkabíl er sveigjanleikinn mun meiri og hægt er að komast alla leið frá brottfarastað og að dyrum að komustað sem alla jafna er ekki mögulegt með Strætó bs. Erfitt er að meta hver er ásættanlegur tímamismunur á ferðum með áætlunarbílum miðað við einkabíl. Þegar litið er til lítillar notkunar Strætó bs. meðal íbúa á Norðurlandi vestra gefur það vísbendingu um að tímamismunurinn sé of mikill, einnig gæti fólk þótt verðið of hátt.

8.2.5 Þarfir

Þarfir innan svæðis tengjast helst framhaldsskóla, atvinnulífi, ferðamennsku og þjónustusókn. Innan svæðisins er helstu þjónusta að finna á Sauðárkróki. Þar er meðal annars Fjölbrautarskóli Norðurlands vestra, heilsugæsla, hjúkrunar- og dvalardeild og önnur þjónusta. Árið 2014 voru um 480 nemendur við Fjölbrautarskóla Norðurlands vestra¹³⁹.

Þörf á samgöngum á milli er helst hjá eldra fólk og öðrum sem sækja þurfa opinbera þjónustu, t.d heilsugæslu, og eiga erfitt með að ferðast á eigin vegum. Ef reglulegar almenningssamgöngur færu um svæðið gætu ungmenni úr dreifbýli og öðrum þjónustukjörnum nýtt sér þær til að sækja tómtunda- og íþróttastarf. Eins og staðan er í dag er ekki mögulegt að sækja vinnu eða skóla með

¹³⁹ (Alþingi, 2015).

almennings­samgöngum á milli sveitarfélaga eða frá dreifbýli að þéttbýli á Norðurlandi vestra. Íbúar á svæðinu þurfa því að reiða sig á einkabílinn í flestum tilvikum til að ferðast innan svæðis.

8.2.6 Gæði biðstöðva



MYND 8.5 Stoppistöðin á Sauðárkróki¹⁴⁰.

Leið 57 stoppar við N1 á Sauðárkróki. Ekkert sýnilegt skýli er fyrir farþega en fólk getur farið inn á N1 meðan beðið er eftir vagninum. Opið er til klukkan 22:00 á N1 á Sauðárkróki en leið 57 kemur klukkan 22:26 frá Reykjavík á leið til Akureyrar þannig að farþegar sem ætla að ferðast frá Sauðárkróki til Akureyrar á þeim tíma geta ekki leitað skjóls vegna veðra og vinda.



MYND 8.6 Stoppistöð við Varmahlíð¹⁴¹.

Í Varmahlíð er ekkert skýli en stoppistöðin er við bílaplan KS Varmahlíðar þar sem farþegar gætu leitað skjóls. Á veturnar lokar KS Varmahlíð klukkan 22:00 en leið 57 frá Reykjavík að Akureyri stoppar í Varmahlíð kl 22:48 og því geta farþegar sem ætla að fara til Akureyrar á þeim tíma ekki leitað skjóls.

¹⁴⁰ Mynd fengin af Google maps street view, 2017.

¹⁴¹ Mynd fengin af Google street view árið 2017)

Við Blönduós er stoppistöðin í grennd við N1. Ekkert skýli er til staðar en farþegar geta leitað skjóls á bensínstöðinni. Leið 57 fer framhjá Blönduósi þegar N1 er opið.

8.2.7 Niðurstöður

Segja má að það kerfi sem er í dag á Norðurlandi vestra sé að skila þeim markmiðum sem koma fram í samgönguáætlun þar sem stefnt er að því að minnsta kosti ein tegund almenningsamgangna sé í boði til þéttbýlisstaða með fleiri en 100 íbúa. Leiðakerfi Strætó fer að öllum þéttbýlisstöðum á Norðurlandi vestra með 100 íbúa eða fleiri og fer einnig að Hólum þar sem eru um 76 íbúar. Ekkert áætlunarflug er á svæðinu en fyrir nyrstu byggð er minna en 2 klst. akstur til Akureyrar og minna en 1,5 klst. að keyra frá öllum þéttbýlum að Sauðárkróki sem hefur 4. stigs þjónustu.

8.2.7.1 Þjónustustig

Samkvæmt þeim viðmiðum sem sett eru fram í 6 kafla (Tafla 6.3) eru allir þéttbýlisstaðirnir með miðlungsþjónustu nema Hofsós og Hólar sem eru með lágmarksþjónustu. Vegna fárra íbúa og þjónustustigs er rökrétt að þar sé einungis lágmarksþjónusta. Miðlungsþjónusta miðast við að það sé tenging sjö sinnum eða oftar í viku þar sem hægt er að fá tengingu við samgöngunetið og möguleiki er á ferð fram og til baka samdægurs til næsta 3.-5. stigs þjónustukjarna minnst einu sinni í viku.

TAFLA 8.9 Metið þjónustustig þéttbýliskjarna á Norðurlandi vestra.

ÞÉTTBÝLISSTAÐUR	ÍBÚAFJ.	METIÐ ÞJÓNUSTUSTIG
Hvammstangi	564	Miðlungs
Blönduós	795	Miðlungs
Skagatrönd	473	Miðlungs
Sauðárkrókur	2.564	Miðlungs
Varmahlíð	128	Miðlungs
Hólar	76	Lágmarks
Hofsós	146	Lágmarks

Pöntunarþjónustan hjá leiðum 83, 84 og 85 er ekki mikið notuð. Þó er mikilvægt að hún sé í boði fyrir þá sem ekki geta ferðast með öðrum hætti. Óraunhæft er að láta leið 57 breyta leið sinni til þess að þjónusta þéttbýliskjarna með svo fáa íbúa og lágt þjónustustig, þ.e Hvammstanga, Skagatrönd, Hofsós og Hóla. Þegar litið er á heildina er ágæt lausn að hafa þessar leiðir sem pöntunarþjónustu svo vagnar séu ekki að keyra tómir.

Þegar farþegatölur fyrir stoppistöðvar á leið 57 sem tengjast leiðum með pöntunarþjónustu má sjá að mun fleiri hefja eða enda ferð sína við stoppistöð sem leið 57 fer framhjá miðað við farþega sem nýta leiðir 83, 84 og 85. Þ.e. mun fleiri farþegar hefja eða enda ferð sína með Strætó bs. við Hvammstangaafleggjarann m.v. þá sem nýta sér leið 83 sem keyrir alla leið að Hvammstanga. Því er hugsanlegt að leiðirnar séu minna notaðar en farþegar myndu vilja vegna þess að nota þarf pöntunarþjónustu.

Kynna mætti pöntunarþjónustuna betur fyrir íbúum og hugsanlegum farþegum til þess að freista þess að fleiri myndu nýta sér þjónustuna. Í dag er hægt að panta þjónustuna með því að hringja í símanúmer

en vel gæti verið að farþegum þyki hentugara að geta pantað þjónustuna á netinu, með sms eða í gegnum Strætó appið. Slíkt fyrirkomulag gæti einfaldað ferðamönnum að nýta þjónustuna ef gert yrði viðmót á ensku til að komast til móts við þá. Á heimasíðu Strætó eru ekki miklar upplýsingar á íslensku eða ensku um þessar leiðir og þjónustuna og gæti það fælt hugsanlega farþega frá því að nota þjónustuna.

Engin skýli eru á all flestum stoppistöðvum við leið 57 á Norðurlandi vestra. Úti á landi er allra veðra von og því er mikilvægt að farþegar geti leitað skjóls meðan beðið er eftir ferð. Sauðárkrókur er sú stoppistöð á Norðurlandi vestra sem flestir farþegar fara í gegnum, en ekkert skýli er þar að finna. Stoppistöðin er þó í grennd við N1 þar sem farþegar geta leitað skjóls, en á kvöldin eftir kl. 22:00 lokar N1. Bæta mætti aðstöðu í landshlutanum við skiptistöðvar og gæta þess að þær séu sýnilegar fyrir farþega, þá sérstaklega fyrir þá sem ekki þekkja til.

8.3 Norðurland eystra

8.3.1 Staðhættir

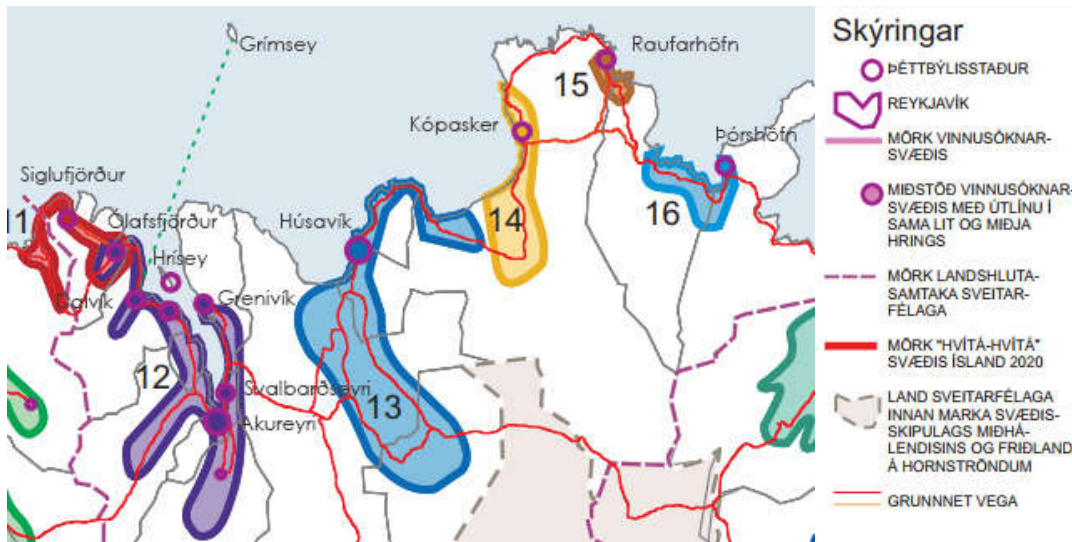
Norðurland eystra nær frá Eyjafirði til Bakkafjarðar og innan svæðisins eru 13 sveitarfélög sem ná yfir 22.735 km². Íbúafjöldi á svæðinu er 29.376 manns sem eru tæp 9% af íbúum landsins. Þar af búa flestir á Akureyri en um 62% af íbúum Norðurlands eystra búa á Akureyri og í nágrenni¹⁴².

Mynd 8.7 sýnir vinnusóknarsvæði á Norðurlandi eystra sem byggðastofnun hefur skilgreint. Á Norðurlandi eystra eru um 6 vinnusóknarsvæði. Rauða svæðið á Mynd 8.7 nær frá Siglufirði inn í Fljót og til Ólafsfjarðar og það fjólablá nær yfir Akureyri en áhrifasvæði eru meðal annars Ólafsfjörður og Grenivík. Bláa svæðið nær yfir Húsavík til Tjörness, Lauga og Mývatns. Vinnusóknarsvæði Kópaskers, Raufarhafnar og Þórsjafnar eru í næsta nágrenni við bæina.

Flestir þéttbýlisstaðanna byggja afkomu sína af sjávarútvegi og þá sérstaklega Húsavík, Þórshöfn, Grenivík, Ólafsfjörður og Siglufjörður. Í Þingeyjarsýslu og Eyjafirði er töluvert um landbúnað þótt víða vinni bændur við önnur störf meðfram búskapnum. Töluvert er um ferðaþjónustu á svæðinu og er til að mynda vaxandi ferðaþjónusta á Húsavík¹⁴³.

¹⁴² (Hagstofa Íslands, 2017).

¹⁴³ (Byggðastofnun, e.d.).



MYND 8.7 Vinnusóknarsvæði fyrir Norðurland eystra 2014¹⁴⁴.

Í könnun sem gerð var í tengslum við þetta verkefni¹⁴⁵ (sjá kafla 7) voru íbúar á Norðurlandi spurðir til hvaða staðar þeir þurftu oftast að ferðast til. Tafla 8.10 sýnir búsetu þátttakenda á Norðurlandi eystra og til hvað svæðis þeir þurftu oftast að ferðast til. Alls sýnir taflan yfirlit yfir 518 þátttakendur sem búa á Norðurlandi eystra. Flestir svarendur þurftu oftast að ferðast til 600 Akureyrar. Fyrir utan þá sem búa í 601 og 602 Akureyri þurftu svarendur oftast að ferðast innan eigin búsvæðis. Hæsta hlutfall þeirra sem þurftu oftast að ferðast innan eigin búsvæðis voru svarendur sem búa á Húsavík, rúm 81%. Lægasta hlutfall þeirra sem ferðuðust oftast innan eigin svæðis var meðal þeirra sem búa á Dalvík, rúm 54%. Rúman hálf tíma¹⁴⁶ tekur að keyra á milli Dalvíkur og Akureyrar, en um 31% íbúa Dalvíkur þurftu oftast að ferðast til Akureyrar.

¹⁴⁴ (Byggðastofnun, 2014).

¹⁴⁵ (Maskína, 2018).

¹⁴⁶ 36 mín skv. Google maps

TAFLA 8.10 Yfirlit yfir búsetu þátttakenda könnunar (þeir sem búa á Norðurlandi eystra) og á hvaða svæði þeir þurfa að ferðast oftast til, alls 518 svör.

STAÐUR/PÓSTNÚMÉR	600	601	603	610	620/621	621	625	630	640/641	650/660	670	675	570/580	HÖFUÐBORGAR-SVÆÐIÐ	SVÖR ALLS
600 Akureyri	79,9%	4,1%	9,8%	0,5%					1,5%		0,5%			3,6%	194
601 Akureyri	71,7%	13,0%	15,2%												46
603 Akureyri	64,0%	4,4%	29,4%											2,2%	136
620/621 Dalvík	31,3%		2,1%		54,2%	8,3%	8,3%	2,1%				2,1%	6,3%	2,1%	56
640 Húsavík	2,7%	5,4%							81,1%			2,7%		8,1%	37
641 Húsavík	26,3%								57,9%	15,8%				0,0%	19
580 Siglufjörður	30,0%						10,0%						56,7%	3,3%	30
Svör alls	305	22	67	1	26	4	7	1	44	3	1	2	20	15	518

Þéttbýliskjarnar með yfir 100 íbúa eru 14 á Norðurlandi eystra. Stærsti þéttbýliskjarninn er Akureyri en þar er miðstöð þjónustu og verslunar á Norðurlandi. Kjarnar eru þéttbýlis- og þjónustukjarnar (Tafla 8.2). Vinnusóknarsvæði sem sjá má á Mynd 8.7 líkist því svæði sem innra dreifbýli nær yfir nema svæðið er örlítið mjórra. Ytra dreifbýli og fámenni eru svæði utan vinnusóknarsvæðis.

TAFLA 8.11 Íbúafjöldi í byggðakjörnum á Norðurlandi eystra¹⁴⁷.

BYGGÐAKJARNI	ÍBÚAFJÖLDI 2017
Akureyri og nágrenni	18.342
Árskógssandur	94
Dalvík	1.334
Grenivík	281
Grímsey	67
Hauganes	115
Hrafnngil	235
Hrísey	153
Húsavík	2.176
Kópasker	109
Mývatn-Reykjahlíð	166
Ólafsfjörður	796
Raufarhöfn	173
Siglufjörður	1.201
Strjábýli á Norðurlandi Eystra	3.462
Svalbarðseyri	326
Þórshöfn	346
Samtals	29.376

Tafla 8.12 sýnir þjónustustig kjarna á Norðurlandi vestra miðað við þá skilgreiningu sem finna má í kafla 6 (Tafla 6.2).

TAFLA 8.12 Þjónustukjarnar á Norðurlandi vestra. Greining miðast við skilgreiningar í töflu 6.2.

	NORÐURLAND EYSTRÁ
0. stig	Árskógssandur, Hauganes, Svalbarðseyri, Hrafnngil, Reykjahlíð
1 stig	Hrísey, Grímsey
2. stig	Dalvík, Grenivík, Kópasker, Raufarhöfn
3.stig	Siglufjörður, Ólafsfjörður, Þórshöfn
4.stig	Húsavík
5. stig	Akureyri

¹⁴⁷ (Hagstofa Íslands, 2017).

8.3.2 Staða samgangna

8.3.2.1 Vegir

Helstu þjóðvegir á Norðurlandi eystra eru þjóðvegur 1, 76, 82, 85, 87, og 874. Meirihluta vega á milli þéttbýliskjarna eru malbikaðir og samgöngur með ágætu móti. Þó er vegurinn á milli Þórshafnar og Bakkafjarðar að mestu leiti malarvegur og ekki góður¹⁴⁸. Samgöngur hafa áður fyrir verið erfiðar fyrir byggð á norðaustur horni landsins. Eftir að vegur um Hófaskarð og nýr Raufarhafnarvegur voru opnaðir árið 2010 kom á megintenging við þjóðvegakerfi landsins og Kópasker, Raufarhöfn og Þórshöfn urðu tengd heilsársvegi með bundnu slitlagi¹⁴⁹. Héðinsfjarðargöng opnuðu árið 2010 og hafa samgöngur orðið greiðari á milli Ólafsfjarðar og Siglufjarðar og Fjallabyggð hefur orðið að einu atvinnusvæði. Jafnframt hefur fólksfækkun stöðvast og áhugi yngra fólks á búsetu á svæðinu aukist¹⁵⁰. Vaðlaheiðargöng, um 7,2 km göng milli Eyjafjarðar og Fnjóskadals, voru opnað fyrir umferð í lok árs 2018. Göngin munu stytta vegalengd á milli Akureyrar og Húsavíkur um 16 km og þarf þá ekki að fara um Víkurskarð lengur, en Víkurskarð er fjallavegur þar sem færð getur breyst töluvert á veturnar¹⁵¹. Að vetri til er snjómokstur daglega á helstu vegum milli þéttbýliskjarna en á fáfarnari vegum er mokað sjaldnar.

8.3.2.2 Flug og ferjur

Á Norðurlandi eystra eru fjórir áætlunarflugvöllir á Akureyri, í Grímsey, á Þórshöfn og á Húsavík en á árunum 2000-2012 var áætlunarflug lagt af til Húsavíkur. Flugsamgöngur eru á milli Þórshafnar og Akureyrar, en Þórshöfn er í tæplega 640 km fjarlægð frá höfuðborginni. Jafnframt er flugvöllur með bundnu slitlagi í Reykjahlíð og flugbrautir með malarslitlagi á Kópaskeri og á Raufarhöfn. Ferjusiglingar eru á milli Dalvíkur og Grímseyjar og Árskógssands og Hríseyjar.

8.3.2.2.1 Farþegafjöldi flugvalla á Norðurlandi eystra

Tafla 8.13 sýnir farþegafjölda sem fer í gegnum flugvöllinn á Akureyri, Húsavík, Grímsey og á Mývatni árið 2016. Áhugavert er að sjá að fleiri farþegar fóru frá Akureyraflugvelli en komu, rúmlega 4.300 fleiri brottfarafarþegar en komufarþegar en á hinum flugvöllum er hlutfall komu- og brottfarafarþega nokkuð jafn. Flestir ferðuðst til Akureyrar um haustið en fæstir farþegar um vetur, en á öðrum flugvöllum voru flestir farþegar á sumrin. Ekkert áætlunarflug er á flugvöllum á Mývatni og því er flug mestmegnis í tengslum við ferðaþjónustu um sumarið, ekkert var flogið frá október til apríl.

¹⁴⁸ (Sigríður K. Þorgrímsdóttir, 2012).

¹⁴⁹ (Stjórnarráð Íslands, 2010).

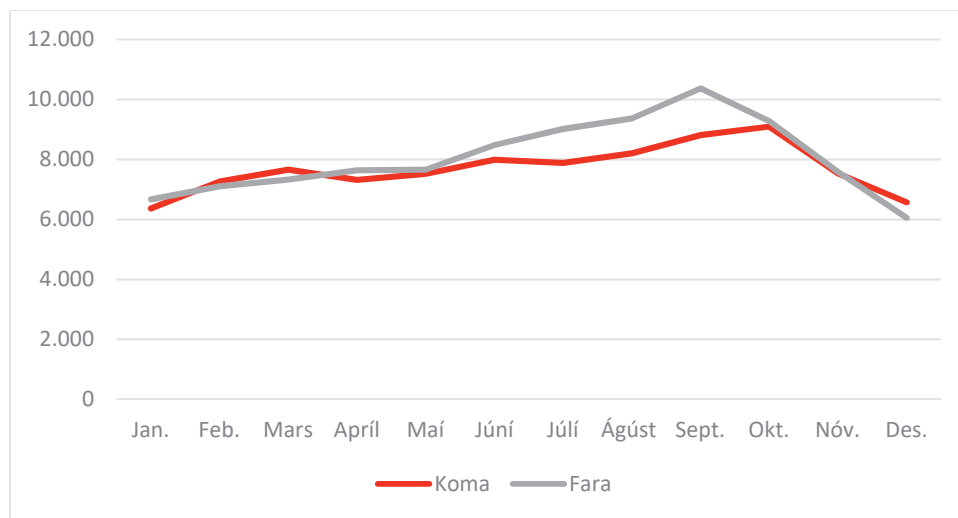
¹⁵⁰ (Þóroddur Bjarnason og Kjartan Ólafsson, 2014).

¹⁵¹ (Vaðlaheiðargöng, 2017).

TAFLA 8.13 Farþegafjöldi fyrir flugvelli á Akureyri, Húsavík, Grímsey og Mývatn fyrir árið 2016. Komu- og brottfarafarþegar¹⁵².

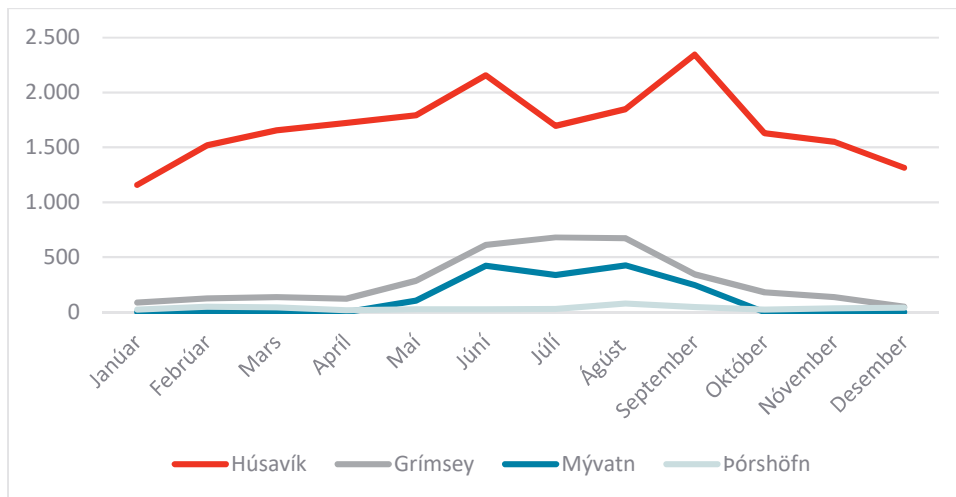
		SUMAR	HAUST	VETUR	VOR	
		júní-ágúst	sept-nóv	des-feb	mars-maí	Samtals
Akureyri	Koma	24.087	25.445	20.208	22.506	92.246
	Fara	26.871	27.230	19.833	22.630	96.564
	Samtals	50.958	52.675	40.041	45.136	188.810
Húsavík	Koma	2.735	2.741	1.952	2.745	10.173
	Fara	2.967	2.787	2.040	2.427	10.221
	Samtals	5.702	5.528	3.992	5.172	20.394
Grímsey	Koma	995	328	134	289	1.746
	Fara	971	336	128	255	1.690
	Samtals	1.966	664	262	544	3.436
Mývatn	Koma	594	123	0	53	770
	Fara	594	123	0	53	770
	Samtals	1.188	246	0	106	1.540
Þórshöfn	Koma	67	43	60	34	204
	Fara	69	64	52	52	237
	Samtals	136	107	112	86	441

Á Mynd 8.8 og Mynd 8.9 má sjá farþegafjölda eftir mánuðum á flugvöllum á Norðurlandi eystra árið 2016. Á flugvöllinum á Húsavík sést glögglega að tveir toppar eru í komu- og brottfarafarþegum í júní og september. Fæstir farþegar fóru á flugvöllinn í Þórshöfn, einungis um 440 manns á árinu 2016.



MYND 8.8 Farþegafjöldi fyrir Akureyrarflugvöll árið 2016.

¹⁵² (Isavia, 2017).



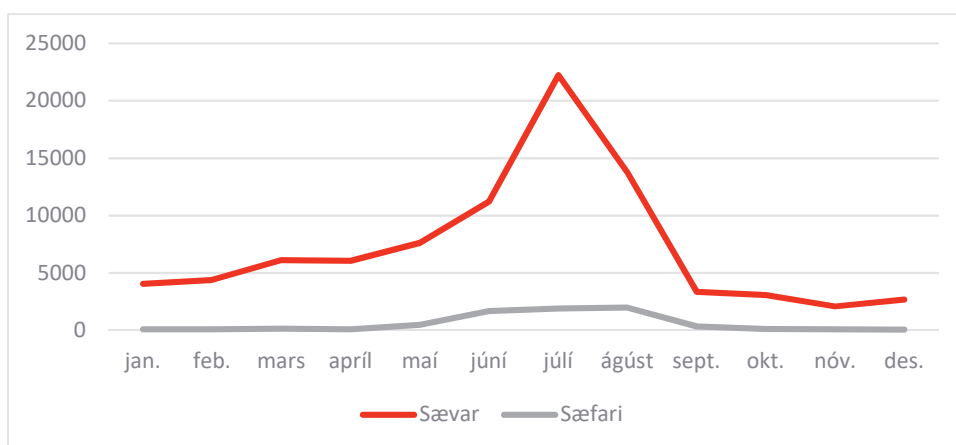
MYND 8.9 Farþegafjöldi á flugvælinum á Húsavík, Grímsey, Mývatni og Þórshöfn. Komu- og brottfarafarþegar árið 2016.

8.3.2.2.2 Farþegafjöldi ferja á Norðurlandi eystra

Tafla 8.14 sýnir farþegafjölda árið 2016 með ferjunum Sævari sem siglir frá Árskógsströnd að Hrísey og Sæfari sem siglir frá Dalvík að Grímsey. Mynd 8.10 sýnir myndrænar niðurstöður fyrir þær farþegatölur. Mikill munur er á farþegafjölda eftir mánuðum. Flestir ferðuðust með Sævari í júlí og Sæfari í ágúst. Þar sést glögglega að mikill toppur er í farþegafjölda yfir sumartímann. Í heildina ferðuðust tæplega 86.650 farþegar með Sævari og tæplega 7.120 með Sæfari.

TAFLA 8.14 Farþegafjöldi ferja á Norðurlandi eystra árið 2016. Komu- og brottfarafarþegar¹⁵³.

FERJA	JAN	FEB	MAR	APR	MAÍ	JÚNÍ	JÚLÍ	ÁGÚ	SEPT	OKT	NÓV	DES
Sævar	4.05	4.38	6.11	6.05	7.61	11.22	22.24	13.73	3.36	3.07	2.09	2.69
Sæfari	4	2	8	2	6	5	1	0	6	8	4	2



MYND 8.10 Farþegafjöldi ferja á Norðurlandi eystra árið 2016. Komu- og brottfarafarþegar¹⁵⁴

¹⁵³ (Samskip, 2017 og Skrifstofa Akureyrarbæjar, 2017)

¹⁵⁴ (Samskip, 2017 og Skrifstofa Akureyrarbæjar, 2017).

8.3.2.3 Tengingar við aðrar almenningssamgöngur

8.3.2.3.1 Tengingar við flugvelli

Farið var yfir tengingar við aðrar almenningssamgöngur í þriðja kafla. Þar kom fram að enginn áætlunarbíll fer frá Akureyrarflugvelli. Komið hefur til umræðu á Akureyri að hafa áætlunarferðir sem keyra að flugvellingum en það hefur ekki þótt borga sig. Árni Gunnarsson, framkvæmdastjóri Flugfélags Íslands hefur meðal annars leitað til Akureyrarbæjar og beðið um að boðið verði upp á strætóferðir til og frá Akureyrarflugvelli. Mikilvægt er fyrir flugfarþega að í boði séu góðir samgöngumöguleikar til og frá flugvellingum¹⁵⁵. Skoða mætti að bjóða upp á ferðir til og frá flugvellingum yfir það tímabil þegar farþegafjöldinn er mestur og kanna hvernig það gengur. Þjónustan myndi auðvelda gestum að ferðast til og frá Akureyri og þá sérstaklega ferðamönnum. Jafnframt gæti sú leið verið tengd við aðrar leiðir Strætó sem fara um Eyjafjörðinn.

Á flugvellingum á Mývatni er enginn áætlunarbíll sem keyrir á milli flugvallarins og Reykjahlíðar, en um 1,7 km eru á milli flugvallarins og Reykjahlíðar. Ekkert áætlunarflug er þó á flugvellingum og því verður að teljast eðlilegt að þar séu engar áætlunarferðir.

Enginn áætlunarbíll keyrir frá flugvellingum á Þórshöfn en rúmlega 2,5 km eru frá flugvellingum að Þórshöfn. Alls voru um 440 farþegar sem fóru í gegnum flugvöllinn á Þórshöfn árið 2016. Tengingar við ferjur

Enginn áætlunarbíll fer að höfninni við Árskógsand þar sem ferjan Sævar siglir til Hríseyjar. Rúmlega 2 km eru að næstu stoppistöð að höfninni sem er við afleggjarann áður en keyrt er að Árskógsströnd. Tilraun var gerð árið 2013 til að tengja Akureyri við Hríseyjarferjuna og Grímseyjarferjuna. Niðurstaðan var sú að of fáir nýttu sér þjónustuna til að þjónustan myndi standa undir kostnaði og því var akstrinum hætt. Fjöldi ferðamanna hefur breyst töluvert á seinustu árum og því mætti skoða að gera aftur tilraun með áætlunarakstur til að tengja hafnirnar við Akureyri, í það minnsta um sumar þegar farþegafjöldi ferjanna er hvað mestur.

Leið 78 fer frá Akureyri að Dalvík við höfnina og frá Siglufirði að Dalvík. Vetraráætlun fyrir leið 78 hentar fyrir þá sem ferðast frá Akureyri og vilja ná ferjunni í Dalvík. Þeir farþegar sem koma frá Siglufirði geta einnig náð ferjunni en eru þó mættir heldur snemma, tæplega tveimur tímum fyrir brottför Sæfars. Sumarið 2017 voru ferðir sem miðaðar voru að Grímseyjarferjunni en þær ferðir hættu akstri í lok ágúst það árið¹⁵⁶.

Engin ferð er farin eftir vetraráætlun¹⁵⁷ frá Dalvík til Akureyrar eftir að ferjan Sæfari kemur til baka frá Grímsey. Sæfari kemur til baka kl. 17:00. Leið 78 heldur til Siglufjarðar frá Dalvík kl. 17:05 þannig að einungis eru 5 mínútur á milli, sem getur gert farþegum sem þurfa að fara í átt að Siglufirði erfitt fyrir vegna tímaskorts. Seinasta ferð frá Dalvík til Akureyrar fer 15:30 þannig að ekki er mögulegt fyrir farþega Sæfara að komast til Akureyrar með almenningssamgöngum þegar ferjan kemur til baka. Því

¹⁵⁵ (Þróstur Ernir Viðarsson, 2017).

¹⁵⁶ (Strætó bs., 2017c).

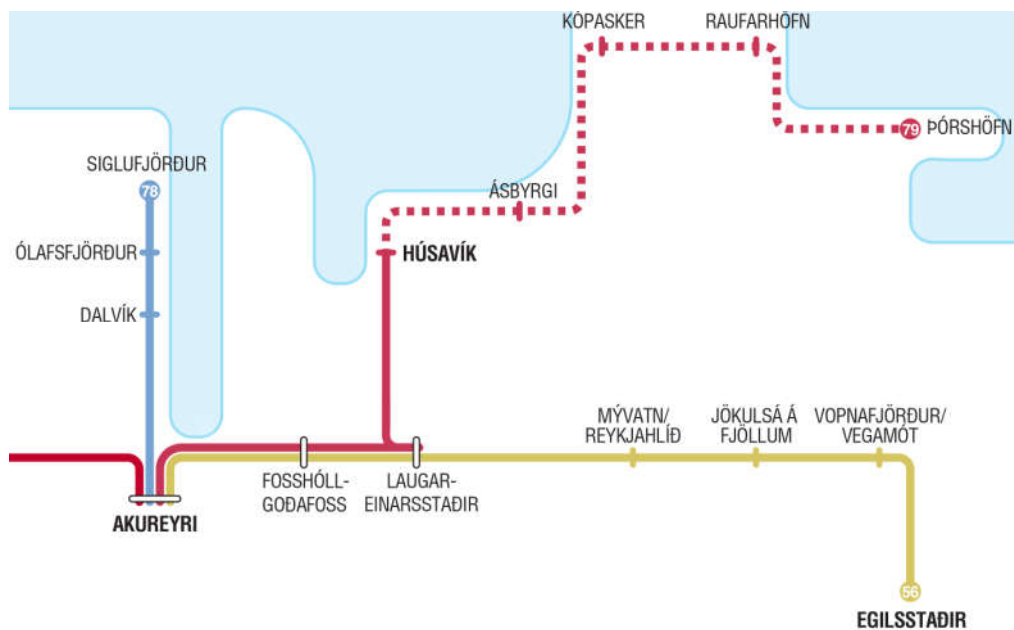
¹⁵⁷ Árið 2017

má segja að einungis sé um að ræða takmarkaðar tengingar annarra almenningsgangna við flug og ferjur á Norðurlandi eystra.

8.3.2.4 Almenningsgangur á landi

Á Akureyri keyra 5 leiðir um bæinn. Jafnframt eru tvær strætóleiðir sem fara um Norðurland eystra á milli þéttbýliskjarna, leið 78 sem fer á milli Siglufjarðar og Akureyrar og leið 79 sem fer á milli Akureyrar og Húsavíkur. Auk þess fer leið 57 frá Reykjavík að Akureyri og leið 56 fer á milli Egilsstaða og Akureyrar.

Eyþing, sem sér um rekstur almenningsgangna á landi fékk um 104 milljónir kr. á árinu 2017 í framlag frá ríkinu. Ríkisframlag á íbúa á Norðurlandi eystra var því þá um 3.513 kr. á íbúa¹⁵⁸.



MYND 8.11 Strætóleiðir milli þéttbýliskjarna á Norðurlandi eystra. Þess ber að geta að leið 79 keyrir nú einungis að Húsavík.

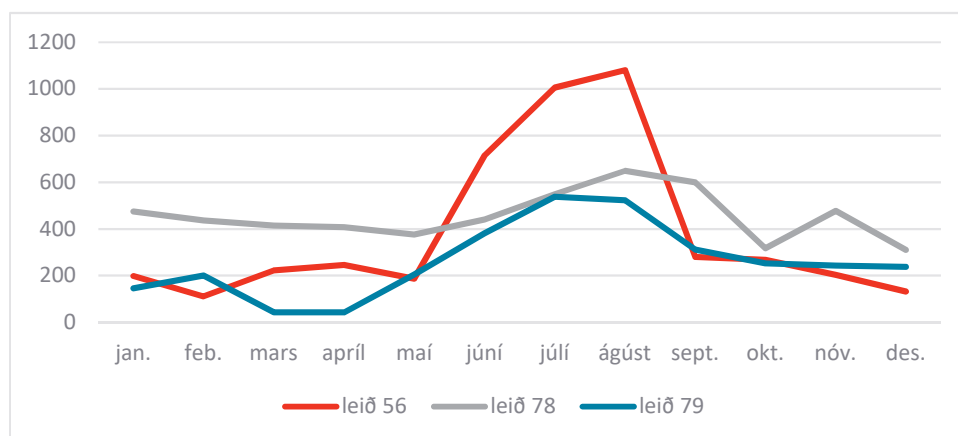
8.3.3 Farþegafjöldi Strætó bs. á Norðurlandi eystra

Tafla 8.15 sýnir heildarfarþegafjölda fyrir tímabilið júní 2016-maí 2017 fyrir leiðir 56, 78, 79 sem keyra um Norðurland eystra. Leið 57 stöðvar einnig á Akureyri, en tæplega 128.750 ferðuðust með leið 57 yfir tímabilið. Sjá má á Mynd 8.12 að töluverður toppur er á farþegafjölda yfir sumarmánuðina og þá sérstaklega á leið 56.

¹⁵⁸ (Arnildur Hálfánadóttir, 2017).

TAFLA 8.15 Farþegafjöldi yfir tímabilið júní 2016-maí 2017 fyrir leiðir 56, 78 og 79¹⁵⁹.

	JAN.	FEB.	MARS	APRÍL	MAÍ	JÚNÍ	JÚLÍ	ÁGÚST	SEPT.	OKT.	NÓV.	DES.	HEILDARFJ.
leið 56	198	111	222	245	186	715	1006	1081	280	268	203	132	4.647
leið 78	475	436	414	407	376	440	549	649	600	317	477	310	5.450
leið 79	146	200	43	42	205	381	538	523	312	252	243	237	3.122



MYND 8.12 Farþegafjöldi yfir tímabilið júní 2016-maí 2017 fyrir leiðir 56, 78 og 79.

Tafla 8.16 sýnir farþegafjölda fyrir leiðir 57 og 56 á stoppistöðum við Akureyri og Mývatn yfir tímabilið júní 2016-maí 2017. Flestir farþegar fóru um stoppistöðvarnar yfir sumarið. Fleiri hófu ferð sína á Akureyri en enduðu þar yfir sumartímamann með leið 57. Tæplega 14.800 farþegar hófu eða enduðu ferð sína á Akureyri með leið 57, rúmlega 11% af öllum farþegum sem ferðuðust með leið 57.

Alls ferðuðust tæplega 4.650 manns með leið 56 yfir umrætt tímabil. Flestir ferðuðust um sumarið, en um 60% af farþegum leiðar 56 ferðuðust í júní-ágúst. Um 85% af farþegum leiðar 56 enduðu eða hófu ferð sína á Akureyri. Rúmlega 46% af farþegum leiðar 56 hófu eða enduðu ferð sína á Egilsstöðum. Akureyri er því mest sótt stoppstöðin á leið 56. Um 27% farþegar leiðar 56 hófu eða enduðu ferð sína við Reykjavíð.

TAFLA 8.16 Farþegafjöldi fyrir þéttbýli á Norðurlandi eystra fyrir leiðir 57 og 56. Tímabil júní 2016-maí 2017.

		SUMAR	HAUST	VETUR	VOR	HEILDARFJ.	
		júní-ágúst	sept.-nóv.	des.-feb.	mars-maí		
leið 57	Akureyri	Upphaf	2.671	1.804	1.514	1.411	7.400
		Endir	2.532	1.763	1.503	1.591	7.389
	Akureyri	Upphaf	1.141	348	214	329	2.032
		Endir	1.183	303	183	262	1.931
leið 56	Mývatn - Reykjavíð	Upphaf	467	86	31	53	637
		Endir	477	58	29	55	619
	Egilsstaðir	Upphaf	417	212	152	211	992
		Endir	465	260	181	246	1152

¹⁵⁹ Tölur fyrir pöntunarþjónustu fyrir leið 79 eru í sumum tilvikum ekki fullnægjandi og gæti því vantað upp á farþegafjölda í sumum tilvikum.

Alls ferðuðust 5.450 farþegar með leið 78 frá júní 2016 til maí 2017 en leiðin fer á milli Akureyrar og Siglufjarðar. Tæp 89% af farþegum leiðar 78 hófu ferð sína eða enduðu á Akureyri og tæp 46% farþega hófu eða enduðu ferð sína á Dalvík. Leið 78 er jafnframt fjölsóttasta leiðin sem keyrð er á Norðurlandi eystra. Fleiri hófu ferð sína en enduðu á Akureyri og færri hófu verð sína á Dalvík og Ólafsfirði en enduðu.

Alls ferðuðust um 3.120 farþegar með leið 79 sem keyrir í dag á milli Akureyrar og Húsavíkur eftir breytingar í lok ágúst 2017. Fyrir breytingarnar var pöntunarþjónusta frá Húsavík að Þórshöfn. Tæplega 92% farþega hófu eða enduðu ferð sína á Akureyri. Um 85% farþega enduðu eða hófu ferð sína á Húsavík. Því er ljóst að flestir sem ferðuðust með leið 79 eru þeir sem ferðuðust á milli Húsavíkur og Akureyrar. Um 60 manns enduðu eða hófu ferð sína á Þórshöfn, 52 á Kópaskeri og 44 á Raufarhöfn. Því er ljóst að pöntunarþjónustan sem var í boði áður var ekki mikið notuð. Þó er mikilvægt að þjónustan sé í boði fyrir þá sem þurfa að ferðast þarna á milli en eins og staðan er í dag eru engar almenningssamgöngur fyrir Raufarhöfn og Kópasker og einungis flug á Þórshöfn.

TAFLA 8.17 Farþegafjöldi fyrir þéttbýli á Norðurlandi eystra fyrir leiðir 78 og 79. Tímabil frá júní 2016 til maí 2017. Ekki eru farþegafjöldi fyrir pöntunarþjónustu fyrir leið 79 frá Húsavík-Þórshöfn.

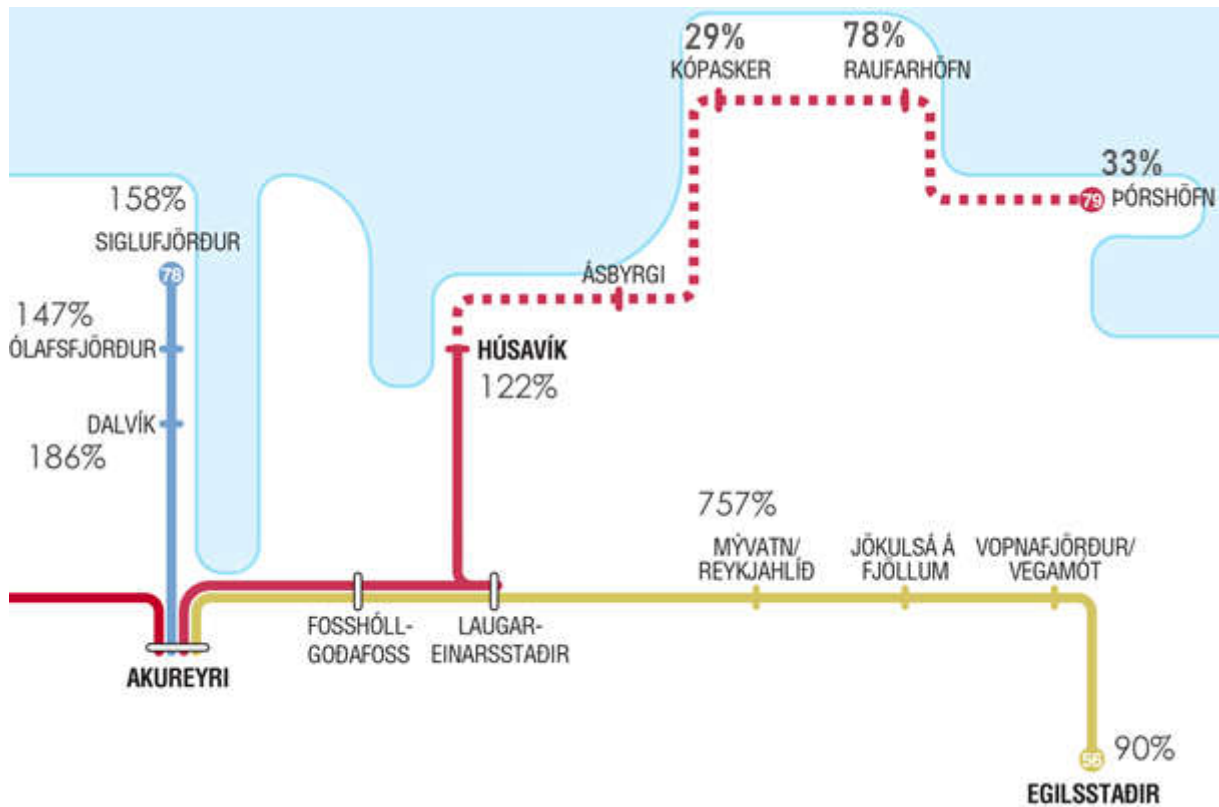
LEIÐ	STAÐUR		SUMAR	HAUST	VETUR	VOR	HEILDARFJ.	
			júní-ágúst	sept.-nóv.	des.-feb.	mars-maí		
leið 78	Akureyri	Upphaf	810	652	545	555	2.562	
		Endir	633	539	581	511	2.264	
	Litli Árskógssandur	Upphaf	90	43	44	35	212	
		Endir	70	46	37	17	170	
	Dalvík	Upphaf	251	367	300	267	1.185	
		Endir	367	386	254	294	1.301	
	Ólafsfjörður	Upphaf	162	90	162	129	543	
		Endir	194	143	144	146	627	
	Siglufjörður	Upphaf	313	240	170	205	928	
		Endir	328	173	201	221	923	
	leið 79	Akureyri	Upphaf	640	391	261	139	1.431
			Endir	683	358	270	123	1.434
Svalbarðseyri		Upphaf	18	7	14	8	47	
		Endir	7	6	0	3	16	
Húsavík		Upphaf	692	314	247	111	1.364	
		Endir	591	334	245	128	1.298	

8.3.3.1 Notendur

Mynd 8.13 sýnir hlutfall heildarferðafjöldi á árstímabili frá júní 2016-maí 2017 miðað við íbúafjölda í þéttbýlum á Norðurlandi eystra frá júní 2016 til maí 2017. Erfitt er að meta hverjir nota almenningssamgöngur á Norðurlandi eystra en þessi útfærsla sýnir áhugaverða mynd af nýtingu strætóleiða sem keyra um svæðið. Hæsta hlutfall m.v. íbúa fjölda er við Mývatn-Reykjahlíð þar sem farþegafjöldi er 757% af íbúafjölda á staðnum. Hafa ber í huga að þar búa fáir en þetta háa hlutfall gefur til kynna að ferðamenn nýti þá stoppistöð töluvert. Mun lægra hlutfall er austan Húsavíkur þar sem hæsta hlutfall farþega er á Raufarhöfn, en lægsta á Kópaskeri.

TAFLA 8.18 Hlutfall komu- og brottfarafjölda miðað við íbúafjölda í þéttbýlum á Norðurlandi eystra.

LEIÐ	STAÐUR	ÍBÚAFJÖLDI ¹⁶⁰	FJÖLDI KOMU- OG BROTTFARAFARÞEGA ¹⁶¹	HLUTFALL
56	Mývatn-Reykjahlíð	166	1256	757%
78	Dalvík	1.334	2486	186%
78	Siglufjörður	1.201	1851	154%
78	Ólafsfjörður	796	1170	147%
79	Húsavík	2.176	2662	122%
56	Egilsstaðir	2.393	2144	90%
78	Akureyri	18.342	4826	26%
56	Akureyri	18.342	3963	22%
79 ¹⁶²	Akureyri	18.342	2865	16%
79	Svalbarðseyri	326	63	19%
79	Kópasker	109	32	29%
79	Raufarhöfn	173	135	78%
79	Þórshöfn	346	113	33%



MYND 8.13 Hlutfall komu- og brottfarafjölda miðað við íbúafjölda í þéttbýlum á Norðurlandi eystra.

¹⁶⁰ (Hagstofa Íslands, 2017).

¹⁶¹ (Strætó bs., 2017b). Farþegatölur frá júní 2016-maí 2017.

¹⁶² Tölur fyrir þöntunarþjónustu f. leið 79 eru í sumum tilvikum ekki fullnægjandi og gæti því vantað upp á farþegafjölda í sumum tilvikum.

8.3.3.2 Viðhorf til almenningsgangna

Valtýr Sigurbjarnarson og Hjalti Jóhannesson gerðu þarfagreiningu (2013) á áfangastöðum fyrir ferðamenn sem ferðuðust með strætóleiðum 57, 56, 78 og 79. Um 28% viðmælenda þótti tímaáætlun Strætó falla illa að þörfum farþega og var hlutfallið hæst í Þingeyjasýslu. Um þriðjungi viðmælenda fannst aðgengi slæmt að áhugaverðustu áningarstöðum fyrir ferðafólk í námunda við leið Strætó. Þörf þótti á að bæta upplýsingamál hjá Strætó bs. meðal annars vegna þess að vanta þótti betri upplýsingar á ensku. Jafnframt kom fram að sveitamenn væru ósáttir við að hafa endastöð í Mjódd og að gera þyrfti breytingar til að bæta tengingar við flug og almenningsgöngur, bæði fyrir flug um Keflavíkflugvöll og innanlandsflugs. Auk þess kom fram að aðstaðan á Akureyri við stoppistöðina við Hof væri ekki forsvaranleg og hana þyrfti að laga. Hugmynd kom upp um að hafa endastöð við flugvöllinn á Akureyri, Að lokum þótti vanta tengingu á milli Siglufjarðar og Sauðárkróks¹⁶³.

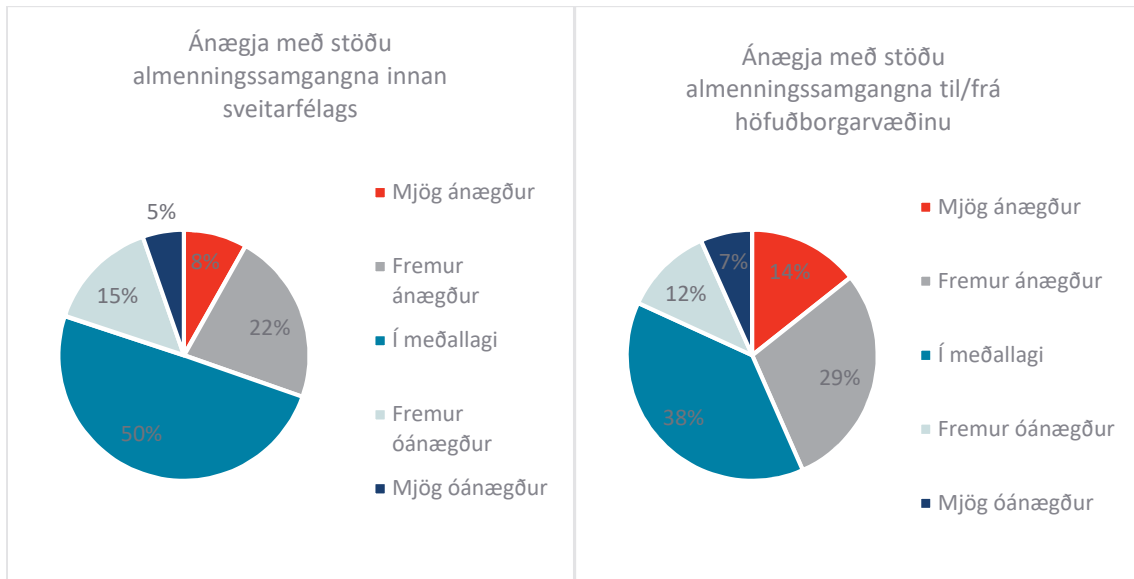
Eyjafjarðarsveit setti fram könnun árið 2014 fyrir íbúa í Eyjafjarðarsveit varðandi skólaakstur og almenningsgöngur. Leitað var eftir þátttöku 288 heimila og tóku um 65% þeirra þátt. Meirihluti heimila var fylgjandi því að bjóða upp á almenningsgöngur, um 79%. Þá voru um 22% framhaldsskólanemenda sem ferðuðust með almenningsgöngum í skólann. Meirihluti heimila, um 72% hafði ekki nýtt sér almenningsgöngur en flest heimili höfðu nýtt almenningsgöngur í Hrafnagilshverfi. Flest heimilanna sem höfðu nýtt almenningsgöngur ferðuðust vegna framhaldsskóla eða atvinnu. Í dag er engin strætóleið sem keyrir á milli Eyjafjarðarsveitar og Akureyri¹⁶⁴.

Í könnu sem gerð var vorið 2018¹⁶⁵ fyrir þetta verkefni (sjá kafla 7) voru þátttakendur spurðir hversu ánægðir þeir væru með almenningsgöngur á svæðinu. Um 30% svarenda sem bjuggu á Norðurlandi eystra voru fremur eða mjög ánægðir með stöðu almenningsgangna innan þeirra sveitarfélags, um 20% svarenda voru fremur eða mjög óánægðir. Um 43% voru fremur eða mjög ánægðir með stöðu almenningsgangna til höfuðborgarsvæðisins, um 19% voru fremur eða mjög óánægðir.

¹⁶³ (Valtýr Sigurbjarnarson & Hjalti Jóhannesson, 2013).

¹⁶⁴ (Eva Halapi og Hjalti Jóhannesson, 2014).

¹⁶⁵ (Maskína, 2018)



MYND 8.14 Ánægja svarenda á Norðurlandi eystra með stöðu almenningsgangna í þeirra sveitarfélagi (527 svör) og ánægja með stöðu almenningsgangna frá byggðalagi svarenda til höfuðborgarsvæðisins (523 svör).

8.3.4 Kostnaður samgangna

Tafla 8.19 sýnir vegalengdir frá þéttbýlisstöðum á Norðurlandi eystra til 4. stigs þjónustukjarna eða hærra, þ.e. til Akureyrar, Húsavíkur og að lokum til Reykjavíkur. Þeir sem búa á Þórshöfn þurfa að fara lengstu vegalengdina til að komast að 4. stigs þjónustukjarna. Vegalengdin á milli Húsavíkur og Þórshöfn er 159 km og tekur tæpar tvær klukkustundir¹⁶⁶ að keyra þá vegalengd en Þórshöfn er jafnframt það þéttbýli á Norðurlandi eystra sem er lengst frá Reykjavík. Jafnframt er töluverð vegalengd á milli Raufarhafnar og Húsavíkur, um 130 km og tekur í kringum einn og hálfan tíma¹⁶⁷ að keyra þá vegalengd.

TAFLA 8.19 Vegalengdir á Norðurlandi eystra¹⁶⁸.

UPPHAFSSTAÐUR	ENDASTAÐUR		
	Akureyri	Húsavík	Reykjavík
Akureyri		91 km	388 km
Árskógssandur	35 km	126 km	403 km
Dalvík	44 km	135 km	412 km
Grenivík	38 km	90 km	426 km
Hauganes	34 km	125 km	402 km
Hrafnagil	11 km	99 km	399 km
Húsavík	91 km		479 km
Kópasker	188 km	97 km	576 km
Mývatn-Reykjahlíð	99 km	54 km	487 km

¹⁶⁶ Skv. Google maps.

¹⁶⁷ Skv. Google maps.

¹⁶⁸ (Vegagerðin, 2017c).

UPPHAFSSTAÐUR	ENDASTAÐUR		
Ólafsfjörður	61 km	152 km	402 km
Raufarhöfn	222 km	130 km	610 km
Siglufjörður	77 km	168 km	386 km
Svalbarðseyri	13 km	80 km	401 km
Þórshöfn	250 km	159 km	638 km

*Vegalengdir af heimasíðu Vegagerðarinnar.

Tafla 8.20 sýnir samantekt á kostnaði við að keyra bíl annars vegar og kostnaði við að ferðast með Strætó fyrir sömu vegalengd. Líkt og í fyrri kafla voru vegalengdir frá Vegagerðinni notaðar við útreikninga og útreikingar FÍB á kostnað á hvern km, sem í þessu tilviki er 51.05 kr/km. Miðað er við að keyrt sé á bíl sem kostar 2.800.000 kr., eyðir 8l/100 km og ekur 30.000 km á ári¹⁶⁹.

TAFLA 8.20 Samanburður á kostnaði með Strætó og einkabíl milli þéttbýla á Norðurlandi eystra¹⁷⁰. M.v. vegalengdir úr töflu 8.19, útreikninga FÍB (kostnaður á bíl: 51,05 kr/km) og samanburður á tímum sem heimasíða straeto.is og google maps áætla. Verð Strætó miðast við vetur 2018, nema * merktir staðir, þar er verð frá 2017.

Upphafsstaður	ENDASTAÐUR								
	Akureyri			Húsavík			Reykjavík		
	Strætó kr.	kr/km	Bíll kr.	Strætó kr.	kr/km	Bíll kr.	Strætó kr.	kr/km	Bíll kr.
Akureyri				2.760	30,33	4.646	10.120	26,08	19.807
Tímamismunur				12 mínútur			1 klst og 48 mínútur		
Árskógssandur Vegamót	1.380	39,43	1.787	4.140	32,86	6.432	11.500	28,54	20.573
Dalvík	1.840	41,82	2.246	4.600	34,07	6.892	11.960	29,03	21.033
Tímamismunur	6 mínútur			50 mínútur			2 klst og 25 mínútur		
Húsavík	2.760	30,33	4.646				12.880	26,89	24.453
Tímamismunur	13 mínútur						4 klst og 30 mínútur		
Kópasker*	5.280	28,09	9.597	2.650	27,32	4.952	14.632	25,40	29.405
Mývatn-Reykjahlíð	2.760	27,88	5.054	5.520	102,22	2.757	12.880	26,45	24.861
Tímamismunur	8 mínútur			3 klst og 52 mínútur			6 klst og 11 mín		
Ólafsfjörður	2.300	37,70	3.114	5.060	33,29	7.760	12.420	30,90	20.522
Tímamismunur	2 mínútur			45 mínútur			2 klst og 36 mínútur		
Raufarhöfn*	6.160	27,75	11.333	3.960	30,46	6.637	15.840	25,97	31.141
Siglufjörður	2.760		3.931	5.520	32,86	8.576	12.880	33,37	19.705
Tímamismunur	2 mínútur			45 mínútur			3 klst og 4 mínútur		
Þórshöfn*	7.480	29,92	12.763	5.280	33,21	8.117	17.160	26,90	32.570

Í öllum tilvikum tekur lengri tíma eða jafnlangan að fara ferð með Strætó. Í öllum tilvikum nema einu (Mývatn-Húsavík) er dýrara að ferðast með einkabíl en Strætó ef ferðast er einn. *Strætó ferðast ekki lengur til staðarins, því fengust ekki uppl. um ferðatíma og verð er frá árinu 2017.

¹⁶⁹ (FÍB, 2017).

¹⁷⁰ (Strætó bs., 2017d og FÍB, 2017).

Þegar við skoðum samburð á verði við að taka Strætó eða fara á einkabíl þá er í öllum tilfellum ódýrara að taka Strætó nema þegar ferðast er á milli Reykjahlíð við Mývatn og til Húsavíkur. Ástæðan fyrir því er að skipta þarf um Strætó á Akureyri og verður vegalengdin þá töluvert lengri.

Mestur munur á verði er þegar borinn er saman kostnaður við að keyra eða taka Strætó á milli Reykjavíkur og Þórshafnar, en þar er verðmunurinn 15.410 kr, því næst er þegar farið er á milli Reykjavík og Raufarhafnar en á þeirri leið er verðmunurinn 15.301 kr. Því er ljóst að greiðar almenningssamgöngur eru fjárhagslega mikilvægar fyrir íbúa á landsbyggðinni þegar kostnaður getur verið allt að tvöfalt meiri við að ferðast um á einkabíl. Þó þarf að taka fram að oft getur verið mikill munur á ferðatíma miðað við ferðamáta og er í öllum tilvikum fljótlegri að fara á einkabíl. Að auki þarf að taka fram að ef fleiri en einn ferðast saman í bíl og deila með sér kostnaði verður ferð í einkabíl í öllum tilfellum ódýrari. Í viðhorfskönnun sem gerð var meðal íbúa á Norðurlandi var spurt hvaða úrbót myndi helst hvetja til aukinnar notkunar á Strætó og var algengast að fólk valdi ódýrara fargjald, bæði fyrir strætósamgöngur og innanlandsflug.

Tekinn var saman tímamismunurinn miðað við að taka Strætó og fara á einkabíl. Í öllum tilvikum tók lengri tíma að fara ferð með Strætó. Mestur tímamismunur er á ferðamatunum þegar ferðast er frá Siglufirði til Reykjavíkur, þar er tímamismunurinn 3 klukkustundir og 4 mínútur. Skv. Google maps tekur um 4 klst og 45 mín að keyra frá Siglufirði til Reykjavíkur. Ástæðan fyrir þessum mikla ferðatímamun er að þegar ferðast er frá Siglufirði með Strætó þarf að skipta um vagn á Akureyri. Þessi munur er því um 65% af þeim tíma sem akstur á einkabíl tekur. Lítil munur er á ferðatíma milli ferðamáta þegar ferðast er frá Dalvík, Ólafsfirði og Siglufirði til Akureyri. Minnsti munur á ferðatíma er þegar ferðast er frá Ólafsfirði til Akureyrar eða Siglufirði til Akureyrar. Þegar ferðast er með Strætó er fólk þó ávallt bundið tímaáætlun Strætó á meðan einkabíllinn bíður upp á meiri sveigjanleika.

8.3.5 Þarfir

Þarfir innan Norðurlands eystra eru fimmþættar og tengjast framhaldsskóla, atvinnulífi, ferðamennsku, þjónustusókn og áætlunarflugi.

Helstu þarfir á svæðinu eru tengingar innan svæðisins og þá helst tengingar minni bæja við Akureyri. Fyrir ferðir frá Akureyri er skipulag við önnur svæði á landinu í þokkalegu lagi. Leið 57 keyrir 13 sinnum í viku á milli Akureyrar og Reykjavíkur og leið 56 ekur 4 sinnum í viku á milli Akureyrar og Egilsstaða¹⁷¹.

¹⁷¹ Árið 2017

Leið 79 hætti þó að keyra lengra en til Húsavíkur haustið 2017 þannig að í dag er engin tenging með Strætó austan Húsavíkur, svo sem til Kópaskers, Raufarhafnar og Þórshafnar.

Tafla 8.12 sýnir þjónustustig kjarna á Norðurlandi vestra miðað við þá skilgreiningu sem finna má í kafla 6 (Tafla 6.2).

Tafla 8.12 sýnir nemendafjölda í framhaldsskólum á Norðurlandi eystra frá árinu 2014. Flestir nemendur voru í VMA, tæplega 1600 nemendur og þar á eftir kemur MA með tæplega 745 nemendur. Fæstir nemendur voru í FSH, tæplega 100 nemendur.

TAFLA 8.21 Framhaldsskólar á Norðurlandi eystra. Nemendafjöldi árið 2014¹⁷².

SKÓLI	NEMENDAFJÖLDI 2014
Framhaldskólinn á Húsavík (FSH)	98
Framhaldskólinn á Laugum (FL)	118
Menntaskólinn á Akureyri (MA)	744
Menntaskólinn á Tröllaskaga (MTR)	204
Verkmenntaskólinn á Akureyri (VMA)	1590

Mikilvægt er að nemendur og starfsfólk geti sótt skólana með almenningsamgöngum. Fyrsta ferð með Leið 78 endar í Hofi á Akureyri kl 7:57 og stoppar rétt á undan hjá VMA kl 7:53 þannig að möguleiki er fyrir nemendur frá Siglufirði, Ólafsfirði og Dalvík að sækja skóla á Akureyri. Seinasta ferð frá Akureyri með leið 78 fer kl 16:30 þ.a mögulegt er fyrir fólk sem býr í grennd við leiðina að sækja vinnu á Akureyri.

Leið 78 sem fer á milli Akureyrar og Siglufjarðar hentar illa fyrir nemendur og starfsfólk Menntaskólans á Tröllaskaga sem búa á Akureyri. Fyrsti tími hefst kl. 8:10 en fyrsti vagn frá Akureyri kemur kl. 9:11 að Aðalgötu í Ólafsfirði sem er í göngufæri við menntaskólann¹⁷³. Nemendur frá Akureyri missa því af fyrstu kennslustund. Dalvíkurbyggð og Fjallabyggð sjá fyrir akstri úr sínum sveitarfélögum til og frá skólanum¹⁷⁴. Akureyri gerir það hinsvegar ekki. Auk þess fer seinasta ferð frá Ólafsfirði að Akureyri kl. 15:14 frá Aðalgötu. Skóla líkur kl. 15:15 og því þurfa nemendur sem búa á Akureyri en sækja nám við Menntaskólann á Tröllaskaga að fara fyrr úr tíma alla daga nema föstudaga þegar skóla líkur fyrr. Haustið 2017 voru um 29 nemendur sem búa á Akureyri í námi við menntaskólann. Þar af 6 í staðarnámi en í gegnum tíðina hafa nemendur frá Akureyri átt það til að hætta í skólanum út af samgöngum. Erfitt er að vita hvort að nemendum frá Akureyri myndi fjölga ef öruggar samgöngur væri til staðar þar sem nemendur gætu verið öryggir um að geta nýtt þær til að komast til og frá skóla. Að þessum sökum er lítið um að nemendur eða starfsfólk nýti sér almenningsamgöngur til að komast til og frá skólanum¹⁷⁵.

Ferðirnar eru í meira mæli miðaðar við að fólk geti komist til og frá Akureyri á ákveðnum tímum enda fleiri sem sækja vinnu þar en í nágrennasveitarfélögum. Þeir sem búa í grennd við leið 78 geta því sótt vinnu með almenningsamgöngum á Akureyri ef um hefðbundinn vinnutíma er að ræða. Leið 79 kemur

¹⁷² (Alþingi, 2015b).

¹⁷³ M.v. áætlun 2017-2018.

¹⁷⁴ Staðan skólaárið 2017-2018.

¹⁷⁵ (Lára Stefánsdóttir. Skólameistari við Menntaskólann á Tröllaskaga. Tölvupóstsamskipti. Ágúst, 2017).

jafnframt kl. 7:57 á virkum dögum þannig að íbúar sem búa í grennd við leið 79 geta einnig sótt vinnu á Akureyri.

8.3.6 Gæði biðstöðva

Mynd 8.15 sýnir stoppistöð við Hof á Akureyri. Ekkert skýli er fyrir farþega og svæðið er opið fyrir veðri og vindum. Fyrir þá sem þurfa að bíða í lengri tíma er hægt að komast í skjól frá veðri með því að fara inn í menningarhúsið Hof. Þar er þó erfitt að sjá hvenær Strætó kemur, erfitt að ferðast á milli með mikinn farangur og ekki víst að starfsfólk menningarhússins vilji að strætófarþegar leiti þar skjóls alla jafna. Æskilegt væri að koma upp betra skýli við stoppistöðina þar sem fjöldi fólks fer í gegnum stoppistöðina. Áætla má að rúmlega 26.400 farþegar fari um stoppistöðina á ári hverju¹⁷⁶.



MYND 8.15 Stoppistöð við Hof á Akureyri. Hér stoppa leiðir 56, 57, 78 og 79¹⁷⁷.

Víða vantar merkingar á stoppistöðvum úti á landi sem gerir utanaðkomandi erfitt fyrir að vita hvar Strætó stoppar. Gæta þarf að því að merkja vel stoppistöðvar til að gera almenningssamgöngur aðgengilegri og skilvirkari á svæðinu.

8.3.7 Niðurstöður

Í dag nær það kerfi sem er á Norðurlandi eystra ekki að skila markmiðum sem koma fram í tillögu að samgönguáætlun þar sem stefnt er að því að í það minnsta ein tegund almenningssamgangna sé í boði til þéttbýlisstaða með fleiri en 100 íbúa. Eftir að leið 79 hætti að keyra til Þórshafnar slitnaði á tengingu Strætó við þéttbýli austan við Húsavík, þ.e. við Kópasker, Raufarhöfn og Þórshöfn. Í nágrenni við

¹⁷⁶ (Strætó bs., 2017b)

¹⁷⁷ Mynd fengin af Google street view.

Akureyri er að auki ekki tenging við Hrafnngil og Grenivík. Frá Þórshöfn tekur tæpa 2 tíma að keyra að Húsavík þar sem er 4. stigs þjónusta og rúmlega 3 tíma til Akureyrar þar sem er 5. stigs þjónusta.

Á Norðurlandi eystra eru fjórir áætlunarflugvellar á Akureyri, í Grímsey, á Þórshöfn og á Húsavík. Flugsamgöngur eru á milli Þórshafnar og Akureyrar, en Þórshöfn er í tæplega 160 km fjarlægð frá Húsavík og um 250 km frá Akureyri. Jafnframt er flugvöllur með bundnu slitlagi í Reykjahlíð og flugbrautir með malarslitlagi á Kópaskeri og á Raufarhöfn. Ferjusiglingar eru á milli Dalvíkur og Grímseyjar og Árskógssands og Hríseyjar.

8.3.7.1 Þjónustustig

Tafla 8.22 sýnir metið þjónustustig fyrir þéttbýli á Norðurlandi eystra. Akureyri er eini staðurinn þar sem er hámarksþjónusta. Á fjórum stöðum er ekkert þjónustustig metið, þ.e. í Grenivík, Hrafnngili, Kópaskeri og Raufarhöfn en á þá staði ganga engar almenningssamgöngur¹⁷⁸. Enginn Strætó gengur í dag til Þórshafnar en þar er lágmarksþjónusta vegna innanlandsflugs. Lágmarksþjónusta er við Árskógssand og Hauganes, en töluverð vegalengd er í næstu stoppistöð leiðar 78 frá þeim stöðum, tæplega 2 km. Að auki er lágmarksþjónusta í Grímsey og Hrísey þar sem ferjurnar Sæfari og Sævar sigla til og að auki er lágmarksþjónusta í Reykjahlíð. Lágmarksþjónusta er á Þórshöfn, en þar er innanlandsflug í boði en engir áætlunarbílar. Miðlungsþjónustu má finna á þeim stöðum þar sem leiðir 78 og 79 fara um á Dalvík, Ólafsfirði, Siglufirði, Húsavík og Svalbarðseyri.

TAFLA 8.22 Metið þjónustustig á Norðurlandi eystra.

ÞÉTTBÝLISSTAÐUR	ÍBÚAFJ.	METIÐ ÞJÓNUSTUSTIG
Akureyri	18.342	Hámarks
Árskógssandur	94	Lágmarks
Dalvík	1.334	Miðlungs
Grenivík	281	x
Grímsey	67	Lágmarks
Hauganes	115	Lágmarks
Hrafnngil	235	x
Hrísey	153	Lágmarks
Húsavík	2.176	Miðlungs
Kópasker	109	x
Mývatn-Reykjahlíð	166	Lágmarks
Ólafsförður	796	Miðlungs
Raufarhöfn	173	x
Siglufjörður	1.201	Miðlungs
Svalbarðseyri	326	Miðlungs
Þórshöfn	346	Lágmarks

¹⁷⁸ Janúar 2018

8.4 Tillögur að úrbótum

Tengingar

- Hefja tilraunaakstur á milli Akureyrarflugvallar og Akureyrar (Hof) og tryggja þannig tengingu almenningssamgangna við innanlandsflug á svæðinu. Skoða mætti að hefja tilraunaakstur þegar farþegafjöldinn er sem mestur yfir sumartímann og kanna hvernig það gengur.
- Kanna aftur möguleika á áætlunarakstri til hafnarinnar við Árskógssand og bæta þannig tengingu við ferjusiglingar til Hríseyjar.
- Skipuleggja leið 78 þannig að farþegar ferjunnar Sæfara geti nýtt almenningssamgöngur til og frá ferjusiglingum.
- Gæta þess að nemendur og starfsfólk á Akureyri geti komist til og frá Menntaskólanum á Tröllaskaga með almenningssamgöngum.
- Koma aftur á áætlunarakstri til Kópaskers, Raufarhafnar og Þórshafnar.
- Kanna áætlunarakstur til Grenivíkur.
- Kanna hvort koma eigi á tengingu milli Skagafjarðar og Siglufjarðar.
- Kanna áætlunarakstur inn Eyjafjarðarsveit (Hrafnngil og Kristnes).

Upplýsingagjöf, gæði og verð

- Bæta sýnileika stoppistöðva. Bæta merkingar og aðbúnað á stoppistöðvum. Víða eru merkingar ábótavanar og á allfelstum stöðum eru engin skýli til staðar.
- Hafa endastöð í Reykjavík við BSÍ.
- Bæta aðstöðu á leið 57. Sér í lagi á þéttbýlum stöðum. Þeir staðir sem setja ætti upp skýli á eru
 - Sauðárkrókur
 - Blönduós
 - Varmahlíð
- Bæta aðbúnað og aðstöðu við Hof.
- Kynna pöntunarþjónustu betur fyrir farþegum. Bæta upplýsingagjöf á ensku og gæta þess að hafa kynningar einnig á ensku fyrir erlenda farþega.
- Bæta bókunarmöguleika fyrir pöntunarþjónustu með því að gera pöntun mögulega á netinu, með snjallforriti eða sms, bæði á ensku og íslensku.
- Lækka verð á fargjaldi með Strætó úti á landi. Samkvæmt könnun sem gerð var meðal íbúa á Norðurlandi var ódýrara fargjald helsta úrbótin sem svarendur vildu helst þegar kom að Strætó.
- Lækka verð á fargjöldum í innanlandsflugi.
- Auka fjármagn til farþegaflutninga á landi. Miklir rekstrarerfiðleikar hafa einkennt málaflokkinn undafarin ár sem bæta þarf úr.
- Setja þarf fram skýrari markmið af hálfu yfirvalda varðandi þjónustustig þéttbýla úti á landi, þ.e. hversu mikil þjónusta á að vera á hverjum stað. Gott væri að skilgreina þéttbýli eftir stigi þjónustukjarna og taka íbúafjölda til íhugunar þegar skilgreina á markmið þjónustustigs.

8.5 Samantekt

Norðurland vestra

- Segja má að það almenningsamgöngukerfi sem er í dag á Norðurlandi vestra sé að skila þeim markmiðum sem koma fram í tillögu að samgönguáætlun 2019-2033 þar sem m.a. er stefnt að því að minnsta kosti ein tegund almenningsamgangna sé í boði til þéttbýlisstaða með fleiri en 100 íbúa.
- Leiðarkerfi Strætó bs. fer að öllum þéttbýlisstöðum innan landshlutans sem eru með 100 íbúa eða fleiri.
- Innan landshlutans þurftu flestir að ferðast oftast til Sauðárkróks. Hæsta hlutfall þeirra sem þurftu oftast að ferðast innan eigin búsvæðis var meðal íbúa á Sauðárkróki og það lægsta meðal íbúa á Skagaströnd.
- Þrjár leiðir með pöntunarþjónustu keyra innan landshlutans. Af þeim er leið 84 mest notuð sem fer á milli Blönduóss og Skagastrandar. Hlutfall ferða miðað við íbúafjölda er lægst þar sem pöntunarþjónustan er í boði.
- Um 35% íbúa á Norðurlandi vestra voru mjög eða fremur ánægðir með stöðu almenningsamganga innan sveitarfélags, um 19% voru mjög eða fremur óánægðir.
- Í öllum tilfellum var ódýrara að ferðast með Strætó bs. á landsbyggðinni frá stöðum á Norðurlandi vestra en að keyra einn í bíl sömu ferð. Staðan breytist hins vegar ef tveir eða fleiri deila með sér kostnaði einkabíls.
- Fólk á það til að telja einungis bensínkostnað sem þann kostnað sem leggja þarf út fyrir ferð og því þykir fólki ferðin oft ódýrari en hún í raun og veru er. Ef einungis er tekin inn bensínkostnaður er í öllum tilfellum að ódýrara að ferðast einn í einkabíl m.v. sömu ferð í Strætó bs. frá stöðum á Norðurland vestra.
- Í öllum tilfellum tók lengri tíma að fara ferð með Strætó m.v. sömu fer í einkabíl nema frá Varmahlíð að Sauðárkróki þar sem tíminn er sá sami. Mesti munurinn var þegar ferðast var á milli Hofsóss og Reykjavíkur, um 1 klst og 50 mín tímamismunur.
- Eins og staðan er í dag er ekki mögulegt að sækja vinnu eða skóla með almenningsamgöngum á milli sveitarfélaga eða frá dreifbýli að þéttbýli á norðurlandi vestra.
- Allir þéttbýlisstaðir með yfir 100 íbúa á Norðurlandi vestra eru með miðlungsþjónustu nema Hofsóss og Hólar sem eru með lágmarksþjónustu.

Norðurland eystra

- Það kerfi sem er í dag á Norðurlandi eystra skilar ekki þeim markmiðum sem koma fram í tillögu að samgönguáætlun 2019-2033, þar sem m.a. er stefnt að því að minnsta kosti ein tegund almenningsamgangna sé í boði til þéttbýlisstaða með fleiri en 100 íbúa.
- Leiðarkerfi Strætó bs. fer ekki að öllum þéttbýliskjörnum með fleiri en 100 íbúa. Ekki er farið til Raufarhafnar, Kópaskers, Þórshafnar, Grenivíkur og Hrafnegils.
- Í könnun sem gerð var fyrir verkefnið þurftu flestir svarendur að ferðast oftast til staðar á Akureyri (póstnúmer 600) (í flestum tilfellum vegna vinnu eða skóla). Hæsta hlutfall þeirra sem þurftu oftast að ferðast til staðar innan eigin búsvæðis var meðal íbúa á Húsavík. Hæsta hlutfall þeirra sem þurftu oftast að ferðast til staðar á Akureyri og bjuggu utan Akureyrar var meðal íbúa á Dalvík.

- Fjölfarnasti flugvöllurinn á Norðurlandi eystra er á Akureyri. Fæstir fóru á flugvöllinn í Þórshöfn. Brottfararfarþegar á Akureyri voru 4.000 fleiri en komufarþegar árið 2016.
- Mikill munur er á farþegafjölda ferja á Norðurlandi eystra eftir mánuðum þar sem mikill toppur er í farþegafjölda yfir sumartímann.
- Engin áætlunarbíll fer frá Akureyrarflugvelli. Lagt er til að hefja tilraunaakstur fyrir flugvöllinn. Enginn áætlunarbíll fer að höfninni við Árskógssand þar sem hægt er að sigla til Hríseyjar. Enginn áætlunarbíll fer frá flugvöllinum á Húsavík eða frá flugvöllinum á Þórshöfn.
- Um 30% svarenda á Norðurlandi eystra voru mjög eða fremur ánægðir með stöðu almenningssamgangna innan sveitarfélags og um 20% svarenda voru fremur eða mjög óánægðir.
- Í öllum tilfellum var ódýrara að ferðast með Strætó bs. á landsbyggðinni frá stöðum á Norðurlandi vestra en að keyra einn í bíl sömu ferð nema þegar ferðast er á milli Reykjavíkur og Húsavíkur.
- Í öllum tilfellum var fljótlegri að fara með einkabíl og var mesti munurinn þegar ferðast er á milli Siglufjarðar og Reykjavíkur þar sem tímamismunurinn var rúmlega 3 klukkustundir. Ef tveir eða fleiri ferðast saman og deila með sér kostnaði verður ferð í einkabíl í öllum tilfellum ódýrari.
- Ferðir leiða miðast meira að því að fólk geti komist til og frá Akureyri á ákveðnum tímum enda fleiri sem sækja vinnu eða skóla þar.
- Ekkert skýli er fyrir farþega Strætó bs. þar sem helstu leiðir í landshlutanum stoppa.
- Í mörgum tilfellum er mögulegt að sækja vinnu til Akureyrar frá öðrum þéttbýlum í kring.
- Þjónustustig þéttbýliskjarna á Norðurlandi eystra er mismunandi eftir stöðum. Á Akureyri er hámarksþjónusta miðlungs þjónusta er þar sem leiðir 78 eða 79 fara um. Á öðrum stöðum er lágmarksþjónusta. Á fjórum stöðum er ekkert þjónustustig metið þar sem engin þjónusta almenningssamgangna er metið, þ.e. fyrir Grenivík, Hrafnngil, Kópasker og Raufarhöfn.

9 LOKAORÐ

Skilvirkar og góðar samgöngur eru mikilvægar fyrir greiðar, hagkvæmar og umhverfislega sjálfbærar samgöngur. Þær tryggja aðgengi að þjónustu og stækka vinnusóknarsvæði sem hefur í för með sér fjölbreyttari tækifæri fyrir íbúa.

Líkt og komið hefur fram er akstur áætlunarbíla milli þéttbýliskjarna á landsbyggðinni rekinn af landshlutasamtökum sveitarfélaga þar sem meirihluti landshlutasamtaka hafa gert þjónustusamning við Strætó bs. Rekstrarerfiðleikar hafa einkennt áætlunarakstur á landsbyggðinni. Samhljómur er meðal landshlutasamtaka um að mikilvægt sé að ríkissjóður auki framlag til almenningsamgangna og að skilgreina þurfi betur það hlutverk sem landshlutasamtök hafa varðandi málaflokkinn, sem og hvaða þjónustustig ber að halda uppi. Aukin samkeppni hefur einkennt akstur flutningabíla í kjölfar mikillar fjölgunar ferðamanna þar sem mesti farþegafjöldinn er yfir sumartímann en sá lægsti um veturinn. Einkaaðilum þykir einkaréttur landshlutasamtaka of víðtækur á meðan landshlutasamtök vilja sporna gegn þessari samkeppni. Ekki hefur verið gerð greining á því í hvaða mæli sú samkeppni hefur áhrif á farþegagrunn og þar með farþegatekjur Strætó á landsbyggðinni.

Flugfélögin Air Iceland Connect, Flugfélagið Ernir og Norlandair bjóða upp á innanlandsflug til 12 mismunandi áfangastaði þar sem fjölfarnasti flugvöllurinn er Reykjavíkflugvöllur og sá næst fjölfarnasti er Akureyrarflugvöllur. Innanlandsflugvellir eru reknir á kostnað ríkissjóðs að 2/3 hluta en framlög notenda standa undir þriðjungi kostnaðar. Umræða hefur verið í samfélaginu varðandi of hátt verðlag á innanlandsflugi og í könnun sem gerð var í tengslum varðandi þetta verkefnið var verðlag það helsta sem svarendur vildu bæta varðandi innanlandsflug. Vegagerðin styrkir rekstur fimm ferjuleiða þar sem flestir farþegar ferðuðust með Herjólfí sem fer til Vestmanneyja og fæstir með Sæfara sem siglir til Grímseyjar.

Þegar farþegafjöldi Strætó bs. á landsbyggðinni, innanlandsflugs og ferja er skoðaður í samhengi voru flestir farþegar sem ferðuðust með innanlandsflugi og fæstir sem ferðuðust með Strætó bs. á landsbyggðinni. Niðurstöður viðhorfskönnunar styðja að auki þær niðurstöður þar sem 39% svarenda notuðu innanlandsflug 2 á ári eða oftar sem var hærra hlutfall en fyrir notkun Strætó á landsbyggðinni eða notkun ferjusiglinga.

Í tillögu að samgönguáætlun 2019-2033 var tekið fram að litið sé á almenningsamgöngur á sjó, landi og lofti sem samofna heild. Greining í þessu verkefni leiddi í ljós að betur má vinna í því að samstill

mismunandi fararmáta almenningssamgangna. Bæta þarf tengingar fyrir ferjusiglingar og innanlandsflug með áætlunarleiðum úti á landsbyggðinni. Í flestum tilfellum eru takmarkaðar tengingar við ferjusiglingar nema fyrir Landeyjarhöfn. Þá má sérstaklega nefna að enginn áætlunarbíll fer á milli Akureyrarflugvallar og Akureyrar sem er jafnframt fjölfarnasti innanlandsflugvöllurinn á landsbyggðinni.

Viðhorfskönnun var gerð meðal íbúa á Norðurlandi eystra og vestra. Þar kom meðal annars fram að algengast er að sá staður sem fólk þurfti oftast að ferðast til sé innan eigin póstnúmers. Almennt nýta fáir sér áætlunarleiðir Strætó bs. bæði innan landshluta og til að komast til höfuðborgarsvæðisins. Enn minni notkun var á ferjusiglingum og nýttu svarendur innanlandsflug meira en ferjusiglingar og Strætó. Íbúar á Akureyri nýttu Strætó í meira mæli en aðrir. Á Akureyri er ókeypis að ferðast með Strætó og þar er mesta þjónustan í boði. Svarendur voru almennt minna sáttir með almenningssamgöngur til höfuðborgarsvæðisins en innan eigin sveitarfélags. Þær úrbætur sem fólk valdi helst fyrir áætlunarferðir með Strætó bs. voru ódýrara fargjald, styttri ferðatími og aukin tíðni ferða. Helstu úrbætur sem svarendur völdu fyrir innanlandsflug voru ódýrara fargjald, niðurgreitt fargjald fyrir heimamenn og aukin tíðni ferða. Því er ljóst að svarendur vildu lægra verð á almenningssamgöngum.

Almenningssamgöngur á Norðurlandi eystra og Norðurlandi vestra voru greindar. Við greiningu var haft í huga markmið samgönguáætlunar þar sem m.a. er stefnt að því að í það minnsta ein tegund almenningssamgangna sé í boði til þéttbýlisstaða með fleiri en 100 íbúa. Í dag nær kerfi almenningssamgangna á Norðurlandi eystra ekki að skila því markmiði þar sem engar almenningssamgöngur fara m.a. til Kópaskers, Raufarhafnar, Hrafnegils eða Grenivíkur. Á Norðurlandi vestra má segja að þjónustustig almenningssamgangna sé í samræmi við íbúafjölda og stig þjónustukjarna. Á Norðurlandi eystra má gera betur í að efla almenningssamgöngur, sér í lagi að bæta við tengingum við þá staði þar sem engar almenningssamgöngur fara til og fleiri en 100 íbúar búa. Mikilvægt er að sett séu skýr markmið af hálfu stjórnvalda varðandi hvaða þjónustustig á að halda uppi fyrir mismunandi þéttbýli. Gott væri að skilgreina þéttbýli eftir stigi þjónustukjarna og hafa íbúafjölda til hliðsjónar til að aðstoða við að skilgreina markmið þjónustustigs.

Ljóst er að íbúar á Norðurlandi nýta áætlunarferðir Strætó bs. á landsbyggðinni í litlum mæli. Tækifæri er til úrbóta með því að bæta tengingar á milli mismunandi ferðamáta almenningssamgangna, svo sem með því að hefja akstur til og frá innanlandsflugvöllum og höfnum þar sem ferjusiglingar sigla á milli. Að auki eru tækifæri til að efla nýtingu með því að endurskoða verðlagið sem könnun bendir til að þyki of hátt. Með eflingu almenningssamgangna verða almenningssamgöngur raunhæfari valkostur fyrir fólk sem getur haft í för með sér aukinn farþegafjölda sem styrkir reksturinn. Á seinustu árum hefur fjöldi ferðamanna aukist ár hvert og mikilvægt er að reyna að nýta það tækifæri til að efla almenningssamgöngur á landsbyggðinni sem gagnast bæði ferðamönnum og íbúum úti á landi.

Áhugavert væri að rannsaka farþegagrunn almenningssamgangna á landsbyggðinni og rannsaka samsetningu farþega, hvort um sé að ræða íbúa á svæðinu, innlenga eða erlenda ferðamenn, aldur farþega og tilgang ferðar. Með betri upplýsingum skapast ný tækifæri til skipulagningar almenningssamgangna og áætlunargerðar.

10 HEIMILDASKRÁ

Akraneskaupstaður. (2017). Áætlunarsiglingar á milli Akraness og Reykjavíkur. Sótt þann 19.12.2017 af slóðinni: <https://www.akranes.is/is/frettir/aaetlunarsiglingar-a-milli-akraness-og-reykjavikur>

Akraneskaupstaður. (2018). Bæjarráð 3345. Fundur. Sótt þann 6.6.2018 af slóðinni: <https://www.akranes.is/stjornsysla/fundargerdir/baejarrad/2869>

Alma Ómarsdóttir. (2017). Flugvöllur kyrr þar til önnur leið finnst. Sótt þann 27.12.2017 af slóðinni: <http://www.ruv.is/frett/flugvollurinn-kyrr-thar-til-onnur-leid-finnst>

Alþingi. (2015). *Tillaga til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2015-2026*. Sótt þann 4.09.2017 af slóðinni: <https://www.althingi.is/altext/pdf/145/s/1706.pdf>

Alþingi. (2015b). Þingskjal 533- Svar. Sótt þann 11.10.2017 af slóðinni: <http://www.althingi.is/altext/144/s/0533.html>

Alþingi. (2018). *Tillaga til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2019-2033*. Sótt þann 10.10.2018 af slóðinni: <https://www.althingi.is/altext/149/s/0174.html>

Arnar Þór Sævarsson, Adolf H. Berndsen, Dagný Rósa Úlfarsdóttir, Sigrún Hauksdóttir og Sveinn Þorgrímsson, Snorri Björn Sigurðsson og Ingibergur Guðmundsson. *Atvinnuuppbygging í Austur-Húnavatnssýslu*. (2015). Sótt þann 6.09.2017 af slóðinni: http://www.blonduos.is/atvinnuuppbygging_ahu2015.pdf

Arnhildur Hálfðánardóttir. (2017). Landsbyggðarstrætó: Deilur, basl og óvissa. RÚV. Sótt þann 10.11.2017 af slóðinni: <http://www.ruv.is/frett/landsbyggdarstraeto-deilur-basl-og-ovissa>

Austurfrétt. (2017). *Leiðakerfi*. Sótt þann 4.09.2017 af slóðinni: <http://www.austurfrett.is/svaust>

Austurfrétt. (e.d). *Um SVAust*. Sótt þann 13.12.2017 af slóðinni: <http://www.austurfrett.is/um-svaust>

Árni Gunnarsson. (2016). Skoska leiðin í innanlandsflugi. *Austurfrétt*. Sótt þann 19.09.2017 af slóðinni: <http://www.austurfrett.is/umraedan/skoska-leidhin-i-innanlandsflugi>

Baldur Guðmundsson. (2017). Skoska leiðin beitir líf skjör. Morgunblaðið. Sótt þann 5.10.2017 af slóðinni: http://www.mbl.is/frettir/innlent/2017/10/04/skoska_leidin_baetir_lifsgaedi/

Berglind Kristinsdóttir, framkvæmdastjóri SSS. (2018). Tölvupóstsamskipti.

Birkir Blær Ingólfsson. (2017). Óvissa með leið 55 frá og með áramótum. RÚV. Sótt þann 27.11.2017 af slóðinni: <http://www.ruv.is/frett/ovissa-um-leid-55-fra-og-med-aramotum>

Bjarni Guðmundsson, framkvæmdastjóri SASS. Tölvupóstsamskipti des. 2017.

Bjarni Reynarsson. (2006). Könnun meðal farþega í innanlandsflugi mars-apríl 2006. Unnið fyrir samgönguráð. Sótt þann 19.12.2017 af slóðinni: [http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/2006_konn_far Flug/\\$file/Far%C3%BEegar%20innanlandsflug%202006_L2_.pdf](http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/2006_konn_far Flug/$file/Far%C3%BEegar%20innanlandsflug%202006_L2_.pdf)

Bjarni Reynarsson. (2016). Vetrarferðir 2016. Unnið fyrir Vegagerðina. Sótt þann 14.13.2017 af slóðinni: [http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/ferdavenjur_vetur_2016/\\$file/Fer%C3%B0avenjur%20Vetrark%C3%B6nnun%20%202016.pdf](http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/ferdavenjur_vetur_2016/$file/Fer%C3%B0avenjur%20Vetrark%C3%B6nnun%20%202016.pdf)

Brynjólfur Þór Guðmundsson. (2017). Rannsaka tildrög banaslyss á Árskógsströnd. RÚV. Sótt þann 13.12.2017 af slóðinni: <http://www.ruv.is/frett/rannsaka-tildrog-banaslyss-a-arskogsstrond>

Borgarráð. (2017). Samkeppni um deiliskipulag og þróun samgöngumiðstöðvar og annarrar byggðar á U-rei. Sótt þann 5.10.2017 af slóðinni: https://fundur.reykjavik.is/sites/default/files/agenda-items/u_reitur.pdf

Byggðastofnun. (2014). *Vinnusóknarsvæði þéttbýlisstaða 2014*. Sótt þann 5.9.2017 af slóðinni: <https://www.byggdastofnun.is/is/frettir/vinnusoknarsvaedi-thettbylisstada-2014>

Byggðastofnun. (e.d). *Norðurland eystra*. Sótt þann 5.10.2017 af slóðinni: https://www.byggdastofnun.is/static/files/Skyrslur/Samfelagsahrif/Nordurland_eystra.pdf

Eva Björk Ægisdóttir. Leiðakerfi Strætó í Google Maps. Mbl.is. Sótt þann 2.11.2017 af slóðinni: http://www.mbl.is/frettir/innlent/2017/08/16/leidakerfi_straeto_i_google_maps/

Eva Halapi og Hjalti Jóhannesson. (2014). *Eyjafjarðarsveit, Skólaakstur og almenningsamgöngur, helstu niðurstöður könnunar*. Unnið af RHA fyrir Eyjafjarðarsveit. Sótt þann 28.12.2017 af slóðinni: <https://www.yumpu.com/xx/document/view/24337165/skolaakstur-og-almenningsamgongur-niurstour-konnunar>

Etna Sigurðardóttir. (2014). *Almenningsamgöngur:Áfangaskýrsla*. Vegagerðin. Sótt þann 5.10.2017 af slóðinni: <https://www.stjornarradid.is/media/innanrikisraduneyti-media/media/frettir-2015/Afangaskyrsla-um-almenningsamgongur-med-frett-a-vefinn-3.-mars-2015.pdf>

Eyþing. (2016). Fundagerð – Skýrsla 2016. Sótt þann 4.10.2017 af slóðinni: <https://www.eything.is/is/fundargerdir-1/adalfundir/fundargerdir-skyrsla-stjornar-2016>

Eyþing. (2017). Fundagerð–Stjórn Eyþings-22.08.2017. Sótt þann 5.10.2017 af slóðinni: <https://www.eything.is/is/fundargerdir-1/stjorn-eythings/fundargerdir-stjorn-eythings-22082017>

FÍB. (2017). Reksturskostnaður bifreiða. Sótt þann 9.10.2017 af slóðinni: <https://www.fib.is/static/files/rekstrarkostnadur/rekbifjan2017.pdf>

Fljótshérað. (2018). Almenningsamgöngur. Sótt þann 3.1.2018 af slóðinni:
<https://www.fljotsdalsherad.is/is/mannlif/samgongur/a-landi>

Gerður Björk Sveinsdóttir. (2016). Almenningsamgöngur. Vesturbyggð. Sótt þann 11. 10. 2017 af slóðinni: <https://www.vesturbyggd.is/frettir/Almenningsamgongur/>

Gerður Björk Sveinsdóttir, verkefnastjóri Samfélagsuppbyggingar hjá Vesturbyggð.
Tölvupóstsamskipti, desember 2017.

Givoni, M. og Binister, D. (2006). *Airline and railway intergration*. Transport policy 13, 386-397.

Gunnar Gunnarsson. (2016). Stofnað hóp um ferð á flugi: Ekki verð sem almenningur ræður við. *Austurfrett*. Sótt þann 21.09.2017 af slóðinni: <http://www.austurfrett.is/frettir/stofnadi-hop-um-verd-a-flugi-ekki-a-verdi-sem-almennigur-raedur-vid>

Hagfræðistofnun Háskóla Íslands. (2015). *Kostnaðar-ábatagreining á alhliða flugvelli í Hvassahrauni: Frumathugun*. Háskóli Íslands. Sótt þann 14.12.2017 af slóðinni:
http://hhi.hi.is/sites/hhi.hi.is/files/sjz/fylgiskjal-13-greining-hagfraedistofnunar_0.pdf

Hagstofa Íslands. (2017). *Mannfjöldi eftir þéttbýlisstöðum, kyni og aldri 2011-2017*. Sótt þann 4.09.2017 af slóðinni:
http://px.hagstofa.is/pxis/pxweb/is/lbuar/lbuar__mannfjoldi__2_byggdir__Byggdakjarnar/MAN03105.px/

Haraldur Sigþórsson & Stefán Einarsson. (2016). Umferðaröryggi erlendra ferðamanna á Íslandi. Fyrirlestur á rannsóknaráðstefnu Vegagerðarinnar 28.10.2016.

Heklan. (2014). Innanlandsflug um Keflavíkflugvöll: Möguleikar og samfélagsleg áhrif. Unnið fyrir Samband sveitarfélaga á Suðurnesjum. Sótt þann 13.12.2017 af slóðinni:
http://www.sss.is/sites/default/files/innanlandsflug_um_keflavikurflugvoll-lokaskyrsla_3.pdf

Hrafnhildur Tryggvadóttir. (2012). Umhverfislegur ávinningur af almenningssamgöngum á Vesturlandi. Environce

Hrafnhildur Tryggvadóttir. (2014). *Umhverfislegur ávinningur af strætóferðum á Vesturlandi*. Environce. Sótt þann 30.10.2017 af slóðinni:
[http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/Umhverfis_avinningur_almenningsamg_vesturl/\\$file/Umhverfis_avinningur_almenningsamg_vesturl.pdf](http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/Umhverfis_avinningur_almenningsamg_vesturl/$file/Umhverfis_avinningur_almenningsamg_vesturl.pdf)

Innanríkisráðuneytið. (2014). Félagshagfræðileg greining á framtíð áætlunarflugs innanlands. Sótt þann 19.12.2017 af slóðinni:
[http://www.vegagerdin.is/Vefur2.nsf/Files/Greining_a_framtid_innanlandsflugs/\\$file/Greining_a_framt%C3%AD%C3%B0_innanlandsflugs.pdf](http://www.vegagerdin.is/Vefur2.nsf/Files/Greining_a_framtid_innanlandsflugs/$file/Greining_a_framt%C3%AD%C3%B0_innanlandsflugs.pdf)

Isavia. (2012). Innanlandsflugvellir: Umferð, rekstur og sviðsmyndir framtíðar. Sótt þann 15.12.2017 af slóðinni: https://www.isavia.is/files/um-isavia-skrar/utgefid-efni/innanlandsflugvellir_skyrsla_13des_2012.pdf

Isavia. (2017). *Flugvellir og landingarstaðir*. Sótt þann 6.09.2017 af slóðinni:
<https://www.isavia.is/flugvellir/flugvellir-og-landingarstadir/>

Isavia. (2017). Tölvupóstsamskipti við Önnu Dagnýju Halldórsdóttur, sérfræðingi hjá Isavia, þann 8.09.2017.

Ísafjarðarbær. (2017). Strætisvagnar. Sótt þann 4.09.2017 af slóðinni:
<http://www.isafjordur.is/thjonusta/straetisvagnar/>

Íslandsbani. (2017). Íslensk ferðaþjónusta. Sótt þann 19.12.2017 af slóðinni:
<https://www.islandsbanki.is/library/Skrar/Fyrirtaeki/Isensk-ferdathjonustaskýrsla2017-LQ.PDF>

Jón Óli Eiðsson. (2017). Sjúkratryggingar greiða aðeins tvær ferðir af allt af þrjátíu. *Visir.is*. Sótt þann 18. 09.2017 af slóðinni: <http://www.visir.is/g/2017170909119/sjukratryggingar-greida-adeins-tvaer-ferdir-af-allt-ad-thrjatiu->

Jóna Árný Þórðardóttir. (2016). Innanlandsflug sem almenningsamgöngur. *Austurfrétt*. Sótt þann 19.09.2017 af slóðinni: <http://www.austurfrett.is/umraedan/innanlandsflug-sem-almenningsamgongur>

Jón Þór Kristjánsson. (2017). Rekstrinum að óbreyttu hætt á næsta ári. RÚV. Sótt þann 28.11.2017 af slóðinni: <http://www.ruv.is/frett/rekstrinum-ad-obreyttu-haett-a-naesta-ari>

Jón Þór Kristjánsson. (2018). Hætta flugi milli Keflavíkur og Akureyrar. RÚV. Sótt þann 24.10.2018 af slóðinni: <http://www.ruv.is/frett/haetta-flugi-milli-keflavikur-og-akureyrar>

Jón Þór Kristjánsson. (2018). Ætla að skila verkefninu til ríkisins. Sótt þann 15.03.2018 af slóðinni: <http://www.ruv.is/frett/aetla-ad-skila-verkefninu-til-rikisins>

Karl Benediktsson og Óskar Eggert Óskarsson. (1999). *Almenningsamgöngur með áætlunarbílum á landsbyggðinni*. Reykjavík: Unnið fyrir Samgönguráðuneytið og Vegagerðina. Sótt þann 22.0.2017 af slóðinni: <https://www.stjornarradid.is/media/innanrikisraduneyti-media/media/Skyrsla/almenningsamgongur.PDF>

Kjartan Davíð Sigurðsson. (2015). *Almenningsamgöngur á landsbyggðinni – Suðurland, þjónusta í almannabágu*. MS ritgerð við Landbúnaðarháskóla Íslands. Sótt þann 22.08.2017 af slóðinni: <https://skemman.is/handle/1946/22088>

KPMG. (2012). Áhrifin ef miðstöð innanlandsflugs flyst til Keflavíkur. Sótt þann 13.12.2017 af slóðinni: <https://www.ferdamalastofa.is/static/research/files/ahrif-a-innanlandsflug.pdf>

Kristín Ólafsdóttir. (2018). Ekki hægt að „hoppa“ með Air Iceland Connect eftir 31. Maí. Sótt þann 24.05.2018 af slóðinni: <http://www.visir.is/g/2018180529576>

Landlínur. (2011). Aðalskipulag Borgarbyggðar 2010-2022. Sótt þann 30.10.2017 af slóðinni: http://borgarbyggd.is/Files/Skra_0050055.pdf

Lög um farþegaflutninga og farmaflutninga á landi nr. 28/2017.

Maskína. (2016). *Erlendir ferðamenn á Íslandi: Sumar 2016*. Unnið fyrir Ferðamálastofu. Sótt þann 13.12.2017 af slóðinni:
https://www.ferdamalastofa.is/static/files/ferdamalastofa/Frettamyndir/2017/januar/sunarkonnun/2016_ferdamalastofa_sumar_maskinuskysla_islensk.pdf

Maskína. (2017). *Samgöngur á Suðurlandi*. Unnið fyrir Samtök sunnlenskra sveitarfélaga.

Maskína. (2018). *Samgöngur-Norðurland*. Unnið fyrir Eflu.

Mbl.is. (2018). Gætu átt milljarða hjá Vegagerðinni. Mbl.is. Sótt þann 14.9.2018 af slóðinni:
https://www.mbl.is/frettir/innlent/2018/09/08/gaetu_att_milljarda_hja_vegagerdinni/

Mbl.is (2018b). Almenningsamgöngur tryggðar næsta árið. Mbl.is. Sótt þann 13.12.2018 af slóðinni:
https://www.mbl.is/frettir/innlent/2018/12/13/almenningsamgongur_tryggdar_naesta_arid/

Perla Hafþórsdóttir. (2018). Vinna að því að koma strætó inn í Google Maps. Fréttablaðið. Sótt þann 10.07.2018 af slóðinni: <https://www.frettabladid.is/frettir/vinna-a-vi-a-koma-straeto-inn-i-google-maps>

Resat, H.G. og Turkay, M. (2015). *Design and operation of intermodal transportation network in the Marmara region of Turkey*. Transportation Research Part E.

Rúnar Snær Reynisson. (2017). Skoða kosti þess að niðurgreiða innanlandsflug. RÚV. Sótt þann 19.09.2017 af slóðinni: <http://www.ruv.is/frett/skoda-kosti-thess-ad-nidurgreida-innanlandsflug>

Samgönguráðuneytið. (2009). *Almenningsamgöngur á Norðurlandi eystra*. Sótt þann 4.09.2017 af slóðinni: <https://www.stjornarradid.is/media/innanrikisraduneyti-media/media/adobe-skjol/AlmenningsamgongurNordurlandEystra231009.pdf>

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið. (2019). *Ferðumst saman - Drög að stefnu í almenningsamgöngum*. Sótt þann 14.2.2019 af slóðinni: [https://samradsgatt.island.is/oll-mal/\\$Cases/Details/?id=1306](https://samradsgatt.island.is/oll-mal/$Cases/Details/?id=1306)

Samtök íslenskra sveitarfélaga. (2019). *Eitt leiðarkerfi fyrir allar almenningsamgöngur*. Sótt þann 13.03.2019 af slóðinni: <https://www.samband.is/frettir/skipulags-og-byggdamal/eitt-leidarkerfi-fyrir-allar-almenningsamgongur>

Sandkvist, G., Lindblom, H. og Brundell-Freij, K. (2016). *Kollektivtrafik för funktionella storregioner*. WSP. Stokkhólmur.

Sigríður K. Þórgrímsdóttir (ritstj.), Elín Karlsdóttir, Sigríður E. Þórðardóttir og Sigurður Árnason. (2012). *Samfélag, atvinnulíf og íbúapróun í byggðarlögum með langvarandi fólksfækkun*. Sótt þann 6.09.2017 af slóðinni:
https://www.byggdastofnun.is/static/files/Skyrslur/Samfelag/Samfelag_atvinnulif_og_ibuathroun_skyrslan_i_heild.pdf

Sigríður Lilja Skúladóttir. (2016). *Samgöngur erlendra ferðamanna á Íslandi: Viðhorfskönnun á akstursskilyrðum*. MS ritgerð við Umhverfis- og byggingarverkfræðideild Háskóla Íslands. Sótt þann 9.10 af slóðinni: <https://skemman.is/handle/1946/26472>

- Skessuhornið. (2018). Óvissa er um framtíð almenningssamgangna vegna taprekstrar. Sótt þann 28.03.2018 af slóðinni: <https://skessuhorn.is/2018/03/22/ovissa-er-um-framtid-almenningssamgangna-vegna-taprekstrar/>
- Sólrún Svava Skúladóttir. (2017). Almenningsamgöngur á Íslandi: Rannsókn á áhrifaþætti á notkun Strætó. MS ritgerð við Umhverfis- og byggingarverkfræðideild Háskóla Íslands. Sótt þann 20.8.2018 af slóðinni: <http://hdl.handle.net/1946/28669>
- Sólveig Klara Ragnarsdóttir. (2018). Leiðarkerfi Strætó aðgengilegt í Google Maps. RÚV. Sótt þann 24.09.2018 af slóðinni: <http://www.ruv.is/frett/leidarkerfi-straeto-adgengilegt-i-google-maps>
- SSNV. (2016). Íbúakönnun 2016. Sótt þann 5. 09.2017 af slóðinni: <http://www.ssnv.is/is/um-ssnv/ibuakonnun>
- Starfshópur um gjaldtöku í innanlandsflugi. (2015). Gjaldtaka í áætlunarflugi innanlands: Skilaskýrsla. Sótt þann 18.09.2017 af slóðinni: <https://www.stjornarradid.is/media/innanrikisraduneyti-media/media/frettir-2015/Skilaskyrsla-starfshops-um-gjaldtoku-i--aetlunarflugi-innanlands.pdf>
- STÁSS arkitekta. (2015). *Mjóddin +: Úttekt maí 2015*. Sótt þann 11.10.2017 af slóðinni: http://reykjavik.is/sites/default/files/mjodd_uttekt_stass.pdf
- Stjórnarráð Íslands. (2010). *Vegur um Hófaskarð og nýr Raufarhafnarvegur opnaðir*. Sótt þann 5.10.2017 af slóðinni: <https://www.stjornarradid.is/efst-a-baugi/frettir/stok-frett/2010/11/08/Vegur-um-Hofaskard-og-nyr-Raufarhafnarvegur-opnadir/>
- Stjórnstöð ferðamála. (2018). Mælaborð ferðaþjónustunnar. Sótt þann 3.1.2018 af slóðinni: <http://stjornstodin.is/maelaborð-ferdathjonustunnar>
- Strætó bs. (2017a). *Tímatöflur*. Sótt þann 22.08.2017 af slóðinni: <https://www.straeto.is/is/timatoflur>
- Strætó bs. (2017b). Tölvupóstsamskipti við Ragnheiði Einarsdóttur, sérfræðingi hjá Strætó bs. í júní 2017.
- Strætó bs. (2017c). Vetraráætlun 2017-2018-Breytingar á Norður- og Norðausturlandi. Sótt þann 4.10.2017 af slóðinni: <https://www.straeto.is/is/upplýsingar/frettir/vetraraetlun-2017-2018-breytingar-a-nordur-og-nord austurlandi>
- Strætó bs. (2017d). Gjaldskrá. Sótt þann 9.10.2017 af slóðinni: <https://www.straeto.is/is/verslun/gjaldskra>
- Strætó bs. (2018). Kort. Sótt þann 11.9.2018 af slóðinni: <https://www.straeto.is/uploads/files/R-57-map-5dfddc30ac.pdf>
- Trausti Hafliðason. (2017). Vöxtur í innanlandsflugi. *Viðskiptablaðið*. Sótt þann 19.12.2017 af slóðinni: <http://www.vb.is/frettir/voxtur-i-innanlandsflugi/136512/?q=erlendir%20fer%C3%B0amenn>
- Túristi. (2016). Mikilvægt fyrir ferðaþjónustu að tengja saman innanlands- og millilandaflug. *Túristi*. Sótt þann 27.12.2017 af slóðinni: <https://turisti.is/2016/09/innanlandsflug-keflavikurflugvollur/>

Vaðlaheiðargöng. (2017). Um göngin. Sótt þann 11.09.2017 af slóðinni:
<https://www.vadlaheidi.is/is/um-gongin/um-gongin>

Valtýr Sigurbjarnarson og Hjalti Jóhannesson. *Þarfagreining: Áningarstaðir fyrir ferðamenn sem nota Strætó bs. á leiðum 57, 56, 78 og 79*. Unnið fyrir Rannsóknarmiðstöð Ferðamála. Sótt þann 5.10.2017 af slóðinni:
https://www.rha.is/static/files/Rannsoknir/2013/Tharfagreining_afangastadir_Nordurlandi_26_08_2013.pdf

Vegagerðin. (2017a). *Ferjur*. Sótt þann 30.08.2017 af slóðinni:
<http://www.vegagerdin.is/ferdaupplýsingar/ferjur/>

Vegagerðin. (2017b). *Snjómokstur*. Sótt þann 7.09.2017 af slóðinni:
<http://www.vegagerdin.is/ferdaupplýsingar/snjomokstur/>

Vegagerðin. (2017c). *Vegalengdir*. Sótt þann 7.09.2017 af slóðinni:
<http://www.vegagerdin.is/vegakerfid/vegalengdir/>

Vegagerðin. (2017d). Ársskýrsla Vegagerðarinnar 2016. Sótt þann 14.02.2018 af slóðinni:
[http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/Arsskyrsla_Vegagerdarinnar_2016/\\$file/Arsskyrsla_Vegager%20arinnar_2016.pdf](http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/Arsskyrsla_Vegagerdarinnar_2016/$file/Arsskyrsla_Vegager%20arinnar_2016.pdf)

Viðar Guðjónsson. (2013). Margföldun eftir að strætó tók við akstri. Morgunblaðið. Sótt þann 30.10.2017 af slóðinni: <http://www.mbl.is/greinasafn/grein/1472072/>

Víkurfrettir. (2018). Samvið við Hópbíla um Strætóakstur á leið 55. Sótt þann 12.03.2018 af slóðinni:
<http://www.vf.is/frettir/samid-vid-hopbila-um-straetoakstur-a-leid-55/81893>

Vísir. (2017). *Eigendur Strætó vilja vera sýnilegri í Leifsstöð*. Sótt þann 26.10.2017 af slóðinni:
<http://www.visir.is/g/2017171019022>

XB, XD og XV. (2017). Sáttmáli Framsóknarflokks, sjálfstæðisflokks og Vinstrihreyfingarinnar – græns framboðs um ríkisstjórnarsamstarf og eflinu Alþingis. Sótt þann 30.11.2017 af slóðinni:
<http://www.mbl.is/media/09/10509.pdf>

Þorsteinn R. Hermannsson (ritstj.). (2012). *Samgönguáætlun 2011-2022*. Reykjavík: Vegagerðin. Sótt þann 22.08.2017 af slóðinni: https://www.stjornarradid.is/media/innanrikisraduneyti-media/media/frettir-2013/Samgonguaaetlun_kynningarrit_vefutgafa.pdf

Þórgnýr Einar Albertsson. (2017). Einungis hægt að pissa með greiðslukorti. Vísir. Sótt þann 27.11.2017 af slóðinni: <http://www.visir.is/g/2017171129019>

Þóroddur Bjarnason og Kjartan Ólafsson. (2014). Skammtímaáhrif Héðinsfjarðarganga á mannfjöldaþróun í fjallabyggð. *Íslenska þjóðfélagið, Volume 5 (2014)*, 25-48. Sótt þann 11. 09.2017 af slóðinni: <http://www.thjodfelagid.is/index.php/Th/article/view/63/pdf>

Þröstur Ernir Viðarsson. (2017). Vilja strætóferðir til og frá Akureyrarflugvelli. Vikudagur. Sótt þann 4.10.2017 af slóðinni: <https://www.vikudagur.is/is/frettir/vilja-straetoferdir-til-og-fra-akureyrarflugvelli>

VIÐAUKI A VIÐHORFSKÖNNUN MEÐAL ÍBÚA Á NORÐURLANDI

A.1.1 Grunnupplýsingar

Tafla 10.1 sýnir upplýsingar um helstu bakgrunnsbreytur varðandi þátttakendur könnunarinnar.

TAFLA 10.1 Helstu bakrunnsbreytur. Hér er fjöldi svara 766.

SPURNINGAR	SVARMÖGULEIKAR	FJÖLDI	%
Kyn	karl	319	41,6%
	kona	447	58,4%
Aldur	18-29 ára	76	9,9%
	30-39 ára	100	13,1%
	40-49 ára	172	22,5%
	50-59 ára	195	25,5%
	60 ára og eldri	223	29,1%
Menntun	Grunnskólapróf	196	25,6%
	Framhaldsskólapróf	229	29,9%
	Háskólapróf	273	35,6%
	Vil ekki svara/annað	68	8,9%
Heimilistekjur	Lægra en 250 þúsund kr.	35	4,6%
	250-399 þúsund kr.	104	13,6%
	400-549 þúsund kr.	117	15,3%
	550-799 þúsund kr.	169	22,1%
	800 -999 þúsund kr.	82	10,7%
	1 - 1,2 milljónir	81	10,6%
	Hærra en 1,2 milljónir	56	7,3%
	Vil ekki svara/annað	122	15,9%
Hjúskaparstaða	Gift/kvæntur/í sambúð	554	72,3%
	Einhleypur	99	12,9%
	Fráskilin(n)/Ekkja/Ekkill	65	8,5%
	Vil ekki svara/annað	48	6,3%

SPURNINGAR	SVARMÖGULEIKAR	FJÖLDI	%
Heimilisgerð	Ein(n) á heimili	113	14,8%
	Fullorðin(n)/Fullorðnir með 1-2 börn	218	28,5%
	Fullorðin(n)/Fullorðnir með 3 eða fl. Börn	64	8,4%
	Tveir eða fl. Fullorðnir, engin börn	325	42,4%
	Vil ekki svara/annað	46	6,0%
Hvaða flokk myndir þú kjósa ef kosið yrði til Alþingis í dag?	Flokk fólksins	19	2,5%
	Framsóknarflokkinn	73	9,5%
	Miðflokkinn	76	9,9%
	Píratar	39	5,1%
	Samfylkinguna	81	10,6%
	Sjálfstæðisflokkurinn	111	14,5%
	Viðreisn	10	1,3%
	Vinstri hreyfinguna - grænt framboð	86	11,2%
	Vil ekki svara/annað	271	35,4%

Tafla 10.2 sýnir fjölda bíla á heimili, búsetu og hvaða stað þátttakendur þurftu að ferðast oftast til (sem var í flestum tilvikum vegna vinnu eða skóla).

TAFLA 10.2 Grunnupplýsingar um þátttakendur, búseta og fjöldi bíla á heimili. Fjöldi svara er mismunandi.

SPURNINGAR	SVARMÖGULEIKAR	FJÖLDI	%
Búseta	Hvammstangi (póstnr. 530, 531)	21	2,7%
	Blönduós (póstnr. 540, 541)	38	5,0%
	Skagaströnd (póstnr. 545, 546)	13	1,7%
	Sauðárkrókur, Varmahlíð (póstnr. 550, 551, 561)	95	12,4%
	Síglufjörður, Fljót (póstnr. 580, 570)	37	4,8%
	Akureyri (póstnr. 600, 601, 603, 610)	395	51,6%
	Dalvík, Ólafsfjörður, Hrísey (póstnr. 620, 621, 625, 630)	62	8,1%
	Húsavík (póstnr. 640, 641)	60	7,8%
	Norðurland eystra (póstnr. 645, 650, 660, 670, 671, 675, 680, 690)	45	5,9%
	Gild svör alls	766	
1. Hversu margir bílar eru á heimilinu	Enginn	13	1,7%
	1	296	38,8%
	2	278	36,4%
	3	106	13,9%
	4 eða fleiri	70	9,2%
	Gild svör alls	763	

SPURNINGAR	SVARMÖGULEIKAR	FJÖLDI	%
2. Hvar er sá staður sem þú þarft að ferðast oftast til (vegna vinnu/skóla)	Hvammstangi, Hólmavík (postnr. 510, 530, 531)	14	1,9%
	Blönduós (póstnr. 540, 541)	32	4,4%
	Skagaströnd (póstnr. 545)	10	1,4%
	Sauðárkrókur, Varmahlíð (póstnr. 550, 551, 561)	81	11,1%
	Síglufjörður, Fljót (póstnr. 580, 570)	25	3,4%
	Akureyri (póstnr. 600, 601, 603, 610 og 611)	420	57,5%
	Dalvík, Ólafsfjörður (póstnr. 620, 621, 625)	35	4,8%
	Húsavík (póstnr. 640, 641)	50	6,8%
	Norðurland eystra (póstnr. 650, 660, 670, 675, 680, 690, 701)	30	4,1%
	Höfuðborgarsvæðið	34	4,7%
	Gild svör alls	731	

A.1.2 Notkun almenningsgangna að jafnaði

Tafla 10.3 sýnir niðurstöður yfir hversu oft að jafnaði þátttakendur nýta almenningsgöngur til að komast ferða sinna innan landshluta og til höfuðborgarsvæðisins.

TAFLA 10.3 Notkun almenningsgangna að jafnaði og ferðatíðni til höfuðborgarsvæðisins.

SPURNINGAR	SVARMÖGULEIKAR	FJÖLDI	%
3.a Hversu oft að jafnaði nýtir þú Strætó á landsbyggðinni til að komast á milli staða í þínum landshluta?	Aldrei	533	70,5%
	1 sinni á ári eða sjaldnar	119	15,7%
	2-12 sinnum á ári	81	10,7%
	2 sinnum í mánuði eða oftari	23	3,0%
	Gild svör alls	756	
3. b Hversu oft að jafnaði nýtir þú Strætó til að komast til/frá höfuðborgarsvæðinu?	Aldrei	574	75,8%
	1 sinni á ári eða sjaldnar	121	16,0%
	2-12 sinnum á ári	58	7,7%
	2 sinnum í mánuði eða oftari	4	0,5%
	Gild svör alls	757	
3. c Hversu oft að jafnaði nýtir þú innanlandsflug til að komast á milli staða?	Aldrei	229	30,3%
	1 sinni á ári eða sjaldnar	232	30,6%
	2-12 sinnum á ári	282	37,3%
	2 sinnum í mánuði eða oftari	14	1,8%
	Gild svör alls	757	
	Aldrei	530	70,1%

SPURNINGAR	SVARMÖGULEIKAR	FJÖLDI	%
3.d Hversu oft að jafnaði nýtir þú ferjusiglingar til að komast á milli staða	1 sinni á ári eða sjaldnar	173	22,9%
	2-12 sinnum á ári	44	5,8%
	2 sinnum í mánuði eða oft	9	1,2%
	Gild svör alls	756	
3. e Hversu oft að jafnaði ferðast þú til höfuðborgarsvæðisins?	Aldrei	8	1,1%
	1 sinni á ári eða sjaldnar	82	10,8%
	2-12 sinnum á ári	619	81,4%
	2 sinnum í mánuði eða oft	51	6,7%
	Gild svör alls	760	
3. f Hversu oft að jafnaði hefur þú nýtt heimasíður, Facebookhópa eða aðrar leiðir til að fá far eða finna ferðafélaga þar sem greitt er fyrir sætið? (s.s. samferda.is og samferða-hópar á netinu)	Aldrei	590	77,7%
	1 sinni á ári eða sjaldnar	98	12,9%
	2-12 sinnum á ári	65	8,6%
	2 sinnum í mánuði eða oft	6	0,8%
	Gild svör alls	759	

TAFLA 10.4 Spurning 3.a Notkun Strætó innan landshluta að jafnaði. Hópar þar sem marktækur munur var á milli hópa skv. Kvíkvaðrat prófi ($p > 0,05$).

HVERSU OFT AÐ JAFNAÐI NÝTIR ÞÚ STRÆTÓ Á LANDSBYGGÐINNI TIL AÐ KOMAST Á MILLI STAÐA Í ÞÍNUM LANDSHLUTA?						
		Gild svör, fjöldi	2 sinnum í mánuði eða oft	2-12 sinnum á ári	1 sinni á ári eða sjaldnar	Aldrei
	<i>Allir</i>	754	3,8%	11,2%	14,8%	70,2%
Aldur	18-29 ára	152	10,5%	15,6%	13,2%	60,7%
	30-39 ára	123	2,3%	13,1%	13,9%	70,8%
	40-49 ára	139	2,6%	10,5%	12,7%	74,3%
	50-59 ára	156	0,7%	8,4%	15,6%	75,3%
	60 ára og eldri	183	2,8%	9,1%	17,8%	70,3%
Búseta	Akureyri	397	5,6%	15,2%	14,9%	64,3%
	Húsavík	59	0,0%	3,5%	8,8%	87,7%
	Sauðárkrókur	73	0,0%	9,7%	17,8%	72,5%
	Norðurland eystra ¹⁷⁹	131	4,4%	4,4%	11,7%	79,5%
	Norðurland vestra ¹⁸⁰	94	0,6%	9,6%	20,4%	69,4%
Sá staður sem oftast þarf að ferðast til	Akureyri	426	5,4%	13,5%	14,8%	66,3%
	Norðurland eystra	129	3,1%	4,7%	10,6%	81,6%
	Norðurland vestra	134	0,4%	8,3%	18,8%	72,4%
	Höfuðborgarsvæðið	37	2,9%	23,0%	17,1%	57,0%
Heimilistekjur	Lægr en 400 þúsund	145	8,0%	19,1%	10,6%	62,3%

¹⁷⁹ Utan Akureyrar og Húsavíkur

¹⁸⁰ Utan Sauðárkróks

HVERSU OFT AÐ JAFNAÐI NÝTIR ÞÚ STRÆTÓ Á LANDSBYGGÐINI TIL AÐ KOMAST Á MILLI STAÐA Í ÞÍNUM LANDSHLUTA?						
	400 - 549 þúsund	111	1,5%	8,5%	14,9%	75,1%
	550 - 799 þúsund	168	2,1%	11,4%	14,4%	72,1%
	800 til 999 þúsund	78	2,2%	13,8%	13,7%	70,3%
	Milljón til 1.99 þúsund	79	0,8%	9,2%	24,6%	65,4%
	1.200 þúsund eða hærra	60	4,0%	7,1%	20,3%	68,6%
Hvaða flokk myndir þú kjósa ef kosið yrði til Alþingis í dag	Flokk fólksins	14	4,3%	15,1%	20,1%	60,5%
	Framsóknarflokkinn	75	0,8%	9,5%	6,6%	83,1%
	Miðflokkinn	72	0,8%	7,4%	14,9%	76,8%
	Pírata	50	6,7%	16,4%	13,6%	63,3%
	Samfylkinguna	84	4,0%	25,1%	14,8%	56,1%
	Sjálfstæðisflokkinn	108	2,7%	7,7%	5,8%	83,9%
	Viðreisn	13	0,0%	8,4%	36,7%	54,8%
	Vinstrihreyfinguna grænt framboð	80	5,0%	12,1%	29,8%	53,2%

TAFLA 10.5 Spurning 3.b Notkun Strætó til/frá höfuðborgarsvæðinu. Hópar þar sem marktækur munur var á milli hópa skv. Kvíkvaðrat prófi ($p>0,05$).

HVERSU OFT AÐ JAFNAÐI NÝTIR ÞÚ STRÆTÓ TIL AÐ KOMAST TIL/FRÁ HÖFUÐBORGARSVÆÐINU?						
		Gild svör, fjöldi	2 sinnum á ári eða oftar	1 sinni á ári eða sjaldnar	Aldrei	
	Allir	754	7,6%	14,9%	77,5%	
Aldur	18-29 ára	152	7,1%	14,2%	78,8%	
	30-39 ára	121	2,5%	12,6%	84,9%	
	40-49 ára	140	5,3%	11,4%	83,3%	
	50-59 ára	157	9,5%	17,0%	73,5%	
	60 ára og eldri	184	11,5%	17,7%	70,8%	
Búseta	Akureyri	397	7,5%	13,3%	79,2%	
	Húsavík	59	1,7%	9,1%	89,3%	
	Sauðárkrókur	73	7,3%	28,2%	64,5%	
	Norðurland eystra	131	6,9%	10,4%	82,7%	
	Norðurland vestra	94	12,9%	20,9%	66,3%	
Heimilistekjur	Lægrí en 400 þúsund	144	15,9%	14,4%	69,7%	
	400 - 549 þúsund	112	3,5%	12,5%	84,0%	
	550 - 799 þúsund	170	5,5%	17,4%	77,1%	
	800 til 999 þúsund	77	5,6%	11,5%	82,9%	
	Milljón til 1.99 þúsund	79	7,2%	13,5%	79,3%	
	1.200 þúsund eða hærra	60	5,4%	13,6%	81,0%	
Hjúskaparstaða	Gift/kvæntur/Í sambúð	544	6,5%	13,8%	79,7%	
	Einhleypur	108	9,5%	12,0%	78,6%	
	Fráskilin(n)/Ekkja/Ekkill	52	17,3%	20,5%	62,1%	
Heimilisgerð	Ein(n) á heimili	101	14,3%	13,3%	72,3%	

HVERSU OFT AÐ JAFNAÐI NÝTIR ÞÚ STRÆTÓ TIL AÐ KOMAST TIL/FRÁ HÖFUÐBORGARSVÆÐINU?					
	Fullorðin(n)/Fullorðnir með 1-2 börn	234	5,0%	11,9%	83,1%
	Fullorðin(n)/Fullorðnir með 3 eða fleiri börn	70	6,8%	9,4%	83,9%
	Tveir erða fleiri fullorðnir, engin börn	302	7,3%	16,9%	75,8%
Hvaða flokk myndir þú kjósa ef kosið yrði til Alþingis í dag	Flokk fólksins	14	15,7%	20,1%	64,2%
	Framsóknarflokkinn	75	8,4%	9,6%	82,0%
	Miðflokkinn	72	2,4%	10,8%	86,7%
	Pírata	50	22,5%	11,8%	65,7%
	Samfylkinguna	85	12,2%	17,7%	70,0%
	Sjálfstæðisflokkinn	109	4,1%	8,8%	87,1%
	Viðreisn	13	0,0%	19,7%	80,3%
Vinstrihreyfinguna grænt framboð	81	5,0%	26,1%	68,9%	

TAFLA 10.6 Spurning 3.d. Notkun innanlandsflugs að jafnaði. Hópar þar sem marktækur munur var á milli hópa skv. Kvíkvaðrat prófi ($p>0,05$).

HVERSU OFT AÐ JAFNAÐI NÝTIR ÞÚ INNANLANDSFLUG TIL AÐ KOMAST Á MILLI STAÐA?					
		Gild svör, fjöldi	2 sinnum á ári eða oftar	1 sinni á ári eða sjaldnar	Aldrei
	Allir	754	40,4%	30,5%	29,1%
Kyn	Karl	384	43,7%	26,2%	30,1%
	Kona	370	36,9%	35,1%	28,0%
Búseta	Akureyri	394	50,9%	35,8%	13,3%
	Húsavík	59	60,7%	29,3%	10,0%
	Sauðárkrúkur	74	8,5%	13,9%	77,7%
	Norðurland eystra	132	42,1%	36,0%	21,9%
	Norðurland vestra	94	6,4%	14,8%	78,8%
Menntun	Grunnskólapróf	174	28,1%	33,2%	38,7%
	Framhaldsskólapróf/iðnmenntun	251	36,5%	32,5%	31,0%
	Háskólapróf	261	51,9%	27,8%	20,3%
Heimilistekjur	Lægri en 400 þúsund	145	33,6%	30,0%	36,4%
	400 - 549 þúsund	112	42,8%	29,8%	27,4%
	550 - 799 þúsund	171	29,4%	35,4%	35,2%
	800 til 999 þúsund	78	39,7%	32,3%	28,0%
	Milljón til 1.99 þúsund	77	55,4%	23,8%	20,8%
	1.200 þúsund eða hærra	60	59,3%	27,4%	13,2%

A.1.3 Tilgangur ferða til höfuðborgarsvæðisins

Tafla 10.7 sýnir niðurstöður fyrir spurningu 4, hver er algengasti tilgangur ferðar til höfuðborgarsvæðisins. Hægt var að velja 3 atriði.

TAFLA 10.7 Helsti tilgangur ferðar til höfuðborgarsvæðisins. Svarendur gátu valið 3 atriði og því eru svör fleiri svarendur. Alls svöruðu 750 spurningunni

SPURNING	SVARMÖGULEIKAR	FJÖLDI	%	ÖNNUR ATRIÐI
4. Í hvaða tilgangi ferðast þú oftast til höfuðborgarsvæðisins?	Heimsækja ættingja/vini	420	56,0%	Bý þar
	Sækja læknisþjónustu	242	32,3%	Bý erlendis stærri hluta ársins
	Verslun og þjónusta	157	20,9%	Fundir (3)
	Frí (erlendis)	164	21,9%	Fundir í félagsstarfi
	Vinna/viðskipti	147	19,6%	Hitta vini og ættingja
	Frí (innanlands)	94	12,5%	Námskeið
	Íþróttir	41	5,5%	Orlof
	Sækja ráðstefnur/sýningar	43	5,7%	Stjórnunarstörf
	Skóli	17	2,3%	heimsóknir
	Menning	29	3,9%	jarðarfarir
	Annað	13	1,7%	
	Svarendur alls	750		

A.1.4 Helstu úrbætur

TAFLA 10.8 Úrbætur til aukinnar notkunar á Strætó á landsbyggðinni. Val svarenda.

10. HVAD MYNDI HVETJA ÞIG TIL AÐ NÝTA STRÆTÓ Á LANDSBYGGÐINNI MEIRA?								
	1. val	%	2. val	%	3. val	%	Fjöldi alls	Heildarmat ¹⁸¹
Aukin tíðni ferða	31	8,60%	37	12,20%	48	17,40%	116	11,3%
Aukin upplýsingagjöf	7	1,90%	18	5,90%	25	9,10%	50	4,4%
Bætt gæði biðstöðva og aðgengi að þeim	4	1,10%	28	9,20%	23	8,30%	55	5,0%
Bætt stundvísi	2	0,60%	6	2,00%	4	1,40%	12	1,2%
Bætt upplifun	5	1,40%	9	3,00%	7	2,50%	21	2,1%

¹⁸¹ Nákvæmara heildarmat var reiknað með því að gefa fyrsta vali vægið 3, öðru vali vægið 2 og þriðja vali vægið 1. Fyrir valmöguleikann „Aukin tíðni ferða“ var heildarmat reiknað með eftirfarandi hætti: $[(8,6\% \times 3) + (12,2\% \times 2) + (17,4\% \times 1)] / 6 = 11,3\%$.

10. HVAD MYNDI HVETJA ÞIG TIL AÐ NÝTA STRÆTÓ Á LANDSBYGGÐINNI MEIRA?								
Bættar tengingar við innanlandsflug og ferjur	14	3,90%	17	5,60%	22	8,00%	53	5,2%
Ekkert af þessum atriðum	44	12,30%	2	0,70%	2	0,70%	48	6,5%
Minni biðtími vegna tenginga við aðrar leiðir	12	3,30%	20	6,60%	25	9,10%	57	5,4%
Ódýrara fargjald	136	37,90%	69	22,80%	32	11,60%	237	28,5%
Styttri ferðatími	61	17,00%	61	20,10%	37	13,40%	159	17,4%
Styttri vegalengd að næstu stoppistöð	7	1,90%	5	1,70%	5	1,80%	17	1,8%
Tímaáætlun aðlöguð að þörfum heimamanna	29	8,10%	27	8,90%	37	13,40%	93	9,3%
Önnur atriði	7	1,90%	4	1,30%	9	3,30%	20	1,9%
Fjöldi alls	359		303		276		938	938

TAFLA 10.9 Úrbætur til aukinnar notkunar Strætó á landsbyggðinni – önnur atriði.

ÖNNUR ATRIÐI – STRÆTÓ Á LANDSBYGGGINNI
Að það sé hægt að panta far svo bílstjórinn viti um farþegann í vetrarmyrkri.
Aðgengi hreyfihamlaðra.
Aðgengilegri heimasíða.
Aukið örggi í vetrarakstri, s.s. allir sitja með öryggisbelti, bílar sem hæfa vetrarakstri yfir heiðar.
Aukinn ferða áhugi.
Betri sæti, þau eru of hörð fyrir 6 klst. Ak. - Rvík.
Betri vara vagna.
Lægra bensínverð.
Minni bíla.
Skiljanlegri ferðaupplýsingar.
Strætó Hrafnagil - Akureyri.
Vatnsskarð.
Það er enginn strætó á mínu svæði.
Það eru engar strætóferðir til Grenivíkur.
Ef ég ætti ekki bíl þá myndi ég glaður nota Strætó
Ef ég ætti ekki bíl þá myndi ég glaður nota Strætó/ Ég á ekkert erindi með Strætó/ Leggja strætó niður/ Nota eigin bíl.

TAFLA 10.10 Úrbætur til aukinnar notkunar á Strætó á landsbyggðinni. Fyrsta val svarenda. Hópar þar sem marktækur munur var á milli hópa skv. Kvíkvaðrat prófi ($p > 0,05$).

		GILD SVÖR, FJÖLDI	ÓDÝRARA FARGJALD	STYTTRI FERÐATÍMI	AUKIN TÍÐNI FERÐA	ANNAÐ	EKKERT
	Allir	376	37,8%	16,6%	11,7%	21,9%	12%
Aldur	18-29 ára	102	37,9%	21,2%	24,5%	9,1%	7,3%
	30-39 ára	65	41,8%	10,3%	10,0%	24,8%	13,0%

		GILD SVÖR, FJÖLDI	ÓDÝRARA FARGJALD	STYTTRI FERÐATÍMI	AUKIN TÍÐNI FERÐA	ANNÆÐ	EKKERT
	40-49 ára	80	41,6%	16,0%	8,5%	23,1%	10,8%
	50-59 ára	67	40,5%	15,9%	3,5%	26,6%	13,6%
	60 ára og eldri	62	25,9%	17,0%	5,4%	33,1%	18,6%
Búseta	Akureyri	205	38,2%	18,1%	12,0%	17,2%	14,6%
	Húsavík	25	47,3%	7,4%	0,0%	42,8%	2,4%
	Sauðárkrókur	41	32,6%	37,5%	9,6%	5,3%	14,9%
	Norðurland eystra	64	36,0%	5,6%	10,6%	39,2%	8,6%
	Norðurland vestra	41	38,2%	11,0%	20,9%	22,4%	7,5%
Hjúskaparstaða	Gift/kvæntur/Í sambúð	270	35,5%	16,1%	12,0%	22,5%	13,9%
	Einhleypur	74	48,3%	14,7%	10,5%	24,0%	2,5%
	Fráskilin(n)/Ekkja/Ekkill	19	42,1%	28,4%	0,0%	8,6%	20,9%

TAFLA 10.11 Úrbætur til aukinnar notkunar á innanlandsflugi. Val svarenda.

11. HVAD MYNDI HVETJA ÞIG TIL AÐ NÝTA INNANLANDSFLUG MEIRA?								
	1. val	%	2. val	%	3. val	%	Fjöldi alls	Heildarmat ¹⁸²
Aukin tíðni ferða	7	1,5%	48	11,7%	74	21,6%	129	8,2%
Aukin upplýsingagjöf	1	0,2%	2	0,5%	11	3,2%	14	0,8%
Bætt aðgengi að flugvöllum með almenningssamgöngum	1	0,2%	25	6,1%	48	14,0%	74	4,5%
Bætt gæði flugstöðvar	1	0,2%	21	5,1%	27	7,9%	49	3,1%
Ekkert af þessum atriðum	11	2,3%	1	0,2%	3	0,9%	15	1,4%
Fjölgun áfangastaða	8	1,7%	30	7,3%	52	15,2%	90	5,8%
Niðurgreitt fargjald fyrir heimamenn	40	8,3%	187	45,6%	51	14,9%	278	21,8%
Tímaáætlun aðlöguð að þörfum heimamanna	12	2,5%	35	8,5%	58	17,0%	105	6,9%
Ódýrara fargjald	396	82,2%	51	12,4%	10	2,9%	457	45,7%
Önnur atriði	5	1,0%	10	2,4%	8	2,3%	23	1,7%
Fjöldi alls	482		410		342		1234	

TAFLA 10.12 Úrbætur til aukinnar notkunar á innanlandsflugi – önnur atriði.

ÖNNUR ATRIÐI-INNANLANDSFLUG
Beint flug AEY-ÍSAFJ.
Beint flug til KEF/ Tenging við Keflavík/ Betri tenging innanlandsflugs og millilandaflugs.
Eiga ekki á hættu að flug falli niður.

¹⁸² Nákvæmara heildarmat var reiknað með því að gefa fyrsta vali vægið 3, öðru vali vægið 2 og þriðja vali vægið 1

ÖNNUR ATRIÐI-INNANLANDSFLUG
Enginn flugvöllur í nágrenni við mig.
Flug á Sauðárkrók./ Það er ekkert flug á Sauðárkrók lengur.
Hopp komi aftur.
Minni bilanir á vélum Iceland connect.
Passa betur að flugáætlun haldi ekki 10-20 mín seinkun, skiptir sköpum vegna funda.
Skoska leiðin 50% niðurgreitt.
Er ekki mikið á ferðinni./ Enda nota ég það alltaf.

TAFLA 10.13 Úrbætur til aukinnar notkunar á Strætó á landsbygðinni. Fyrsta val svarenda. Hópar þar sem marktækur munur var á milli hópa skv. Kvíkvaðrat prófi ($p > 0,05$).

		GILD SVÖR, FJÖLDI	ÓDÝRARA FARGJALD	NIÐURGREITT FARGJALD FYRIR HEIMAMENN	FJÖLGUN ÁFANGASTAÐA	ANNAÐ	EKKERT AF ÞESSUM ATRIÐUM
	Allir	501	81,5%	8,0%	2,7%	5,6%	2,2%
Kyn	Karl	244	75,9%	9,5%	4,5%	7,5%	2,2%
	Kona	257	86,8%	6,5%	1,0%	3,7%	2,0%
Aldur	18-29 ára	122	84,1%	4,6%	7,1%	2,8%	1,5%
	30-39 ára	95	79,8%	8,6%	0,0%	8,7%	2,9%
	40-49 ára	97	86,3%	7,8%	0,0%	5,9%	0,0%
	50-59 ára	97	83,4%	4,5%	3,3%	7,2%	1,7%
	60 ára og eldri	89	72,7%	16,0%	1,9%	3,8%	5,6%
Búseta	Akureyri	285	85,9%	8,1%	0,0%	5,5%	0,6%
	Húsavík	41	90,2%	4,3%	0,0%	5,4%	0,0%
	Sauðárkrókur	48	64,4%	9,0%	11,0%	9,5%	6,2%
	Norðurland eystra	85	84,5%	12,1%	0,0%	1,4%	2,0%
	Norðurland vestra	42	56,7%	1,4%	19,6%	10,2%	12,0%
Menntun	Grunnskólapróf	105	78,7%	9,5%	2,0%	4,9%	4,9%
	Framhaldsskólapróf/ iðmenntun	158	81,6%	9,3%	5,3%	3,2%	0,6%
	Háskólapróf	214	83,5%	5,0%	1,4%	8,3%	1,8%
Heimilistekjur	Læгри en 400 þúsund	102	84,7%	4,5%	6,2%	1,2%	3,5%
	400 - 549 þúsund	73	88,9%	6,4%	0,8%	1,6%	2,3%
	550 - 799 þúsund	115	70,9%	11,9%	5,7%	10,6%	0,9%
	800 til 999 þúsund	50	80,4%	13,1%	0,0%	5,3%	1,2%
	Milljón til 1.99 þúsund	63	82,4%	4,6%	0,0%	8,6%	4,4%
	1.200 þúsund eða hærra	43	81,3%	9,3%	0,0%	7,0%	2,4%
Hvaða flokk myndir þú kjósa ef kosið yrði til Alþingis í dag	Flokk fólksins	9	80,8%	12,4%	0,0%	0,0%	6,8%
	Framsóknarflokkinn	44	78,0%	1,4%	14,3%	3,8%	2,4%
	Miðflokkinn	50	68,5%	19,3%	2,1%	8,1%	2,0%
	Pírata	43	79,8%	4,3%	0,0%	5,0%	10,9%
	Samfylkinguna	63	74,1%	10,0%	5,3%	8,9%	1,7%
	Sjálfstæðisflokkinn	66	83,2%	5,2%	2,5%	8,3%	0,9%

		GILD SVÖR, FJÖLDI	ÓDÝRARA FARGJALD	NIÐURGREITT FARGJALD FYRIR HEIMAMENN	FJÖLGUN ÁFANGASTAÐA	ANNAÐ	EKKERT AF ÞESSUM ATRIÐUM
	Viðreisn	8	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	Vinstrihreyfinguna grænt framboð	57	82,9%	9,6%	1,9%	3,8%	1,9%

A.1.5 Viðhorf til almenningssamgangna

TAFLA 10.14 Ánægja þátttakenda með almenningssamgöngur og færslu Keflavíkurflugvallar.

SPURNINGAR	SVARMÖGULEIKAR	FJÖLDI	%	MEÐALTAL ¹⁸³
11.a Ert þú ánægð(ur) eða óánægð(ur) með almenningssamgöngur frá þínu byggðalagi til höfuðborgarsvæðisins?	Mjög ánægður	32	4,7%	Meðaltal
	Fremur ánægður	154	22,7%	3,00
	Í meðallagi	329	48,5%	Staðalfrávik
	Fremur óánægður	109	16,1%	0,95
	Mjög óánægður	54	8,0%	
	Gild svör	679		
11.b Ert þú ánægð(ur) eða óánægð(ur) með stöðu almenningssamgangna í þínu sveitarfélagi?	Mjög ánægður	83	12,4%	Meðaltal
	Fremur ánægður	180	26,9%	3,22
	Í meðallagi	258	38,6%	Staðalfrávik
	Fremur óánægður	99	14,8%	1,08
	Mjög óánægður	49	7,3%	
	Gild svör	668		
11. c Værir þú ánægðu(ur) ef innanlandsflug myndi flytjast til Keflavíkurflugvallar?	Mjög ánægður	40	5,7%	Meðaltal
	Fremur ánægður	39	5,5%	1,75
	Í meðallagi	86	12,2%	Staðalfrávik
	Fremur óánægður	77	10,9%	1,20
	Mjög óánægður	462	65,6%	
	Gild svör	704		

¹⁸³ Meðaltal er reiknað meðaltal á fimm punkta kvarða þar sem valmöguleikinn „Mjög ánægð(ur)“ fær gildið 5 en valmöguleikinn „Mjög óánægð(ur)“ fær gildið 1 og aðrir kostir eru þar á milli.

VIÐAUKI B TÍMATÖFLUR OG GJALDSKRÁ STRÆTÓ BS.

B.1 Tímatöflur Strætó bs.

Akureyri » Sauðárkrókur » Blönduós » Borgarnes » Akranes » Háholt » Reykjavík

Akureyri - Hof	....	....	....	....	10:15	....	....	16:20
Varmahlíð	....	....	....	....	11:28	....	....	17:33
Sauðárkrókur - N1	....	....	....	....	11:50	....	....	17:55
<i>Leið 85 til Hofsóss</i>	....	....	....	....	....	....	....	18:00
Blönduós	....	....	....	....	12:31	....	....	18:36
<i>Leið 84 til Skagastrandar</i>	....	....	....	....	....	....	....	18:38
Víðigerði	....	....	....	....	13:01	....	....	19:06
Hvammstangavegur	....	....	....	....	13:12	....	....	19:17
<i>Leið 83 til Hvammstanga</i>	....	....	....	....	....	....	....	19:18
Staðarskáli	....	....	....	....	13:34	....	....	19:39
Staðarskáli	....	....	....	....	14:04	....	....	20:09
Bífróst	....	....	....	....	14:52	....	....	20:57
Baula	....	....	....	....	15:02	....	....	21:07
Borgarnes	....	....	....	....	15:18	....	....	21:23
Borgarnes	....	9:50	12:20	....	15:23	18:20	19:50	21:28
Melahrverfi	....	10:07	12:37	....	15:40	18:37	20:07	21:45
Akranes - Akratorg	7:25	|	|	14:15	|	|	|	|
Akranes - Bæjarskrifstofan	7:28	10:20	12:50	14:18	15:53	18:50	20:20	21:58
Akranes - Þjóðbraut	7:32	10:24	12:54	14:22	15:57	18:54	20:24	22:02
Esjuskáli	7:49	10:41	13:11	14:39	16:14	19:11	20:41	22:19
Esjurætur - Hiking Center	7:55	10:47	13:17	14:45	16:20	19:17	20:47	22:25
Háholt	8:03	10:55	13:25	14:53	16:28	19:25	20:55	22:33
Ártún	8:11	11:03	13:33	15:01	16:36	19:33	21:03	22:41
Mjódd	—	11:11	13:41	15:09	16:44	19:41	21:11	22:49

Jóladag og nýársdag er enginn akstur

24.12. og 31.12. er einungis ekið kl. 07:25 frá Akranesi - Akratorgi og kl. 09:50 frá Borgarnesi

MYND 10.1 Vetraráætlun 2017-2018 fyrir leið 57 frá Akureyri til Rvk. á virkum dögum og sunnudögum.

Reykjavík » Háholt » Akranes » Borgarnes » Blönduós » Sauðárkrókur » Akureyri

Umferðarmiðstöðin	8:40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Mjódd	8:50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Mjódd	9:00	10:30	.....	12:00	14:30	16:30	17:30	20:00	23:00
Artún	9:05	10:35	.....	12:05	14:35	16:35	17:35	20:05	23:05
Háholt	9:16	10:46	.....	12:16	14:46	16:46	17:46	20:16	23:16
Esjurætur - Hiking Center	9:26	10:56	.....	12:26	14:56	16:56	17:56	20:26	23:26
Esjuskáli	9:32	11:02	.....	12:32	15:02	17:02	18:02	20:32	23:32
Akranes - Þjóðbraut	9:49	11:19	.....	12:49	15:19	17:19	18:19	20:49	23:49
Akranes - Bæjarskrifstofan	9:53	11:23	.....	12:53	15:23	17:23	18:23	20:53	23:53
Akranes - Akratorg	|	|	.....	12:56	15:26	|	|	20:56	|
Melahnverfi	10:06	11:36	.....	.....	.....	17:36	18:36	.....	00:06
Borgarnes	10:23	11:53	.....	.....	.....	17:53	18:53	.....	00:23
<i>Leið 58 til Stykkishólms</i>	10:28	.....	.....	.....	.....	18:19	.....	.....	.....
<i>Leið 59 til Búðardals/Hólmavík</i>	.....	12:08	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Borgarnes	10:28	.....	S12:08	.....	.....	.....	18:58	.....	.....
Baula	10:44	.....	S12:24	.....	.....	.....	19:14	.....	.....
Bifröst	10:54	.....	S12:34	.....	.....	.....	19:24	.....	.....
Staðarskáli	11:42	.....	.....	.....	.....	.....	20:12	.....	.....
Staðarskáli	12:12	.....	.....	.....	.....	.....	20:42	.....	.....
Hvammstangavegur	12:34	.....	.....	.....	.....	.....	21:04	.....	.....
<i>Leið 83 til Hvammstanga</i>	12:35	.....	.....	.....	.....	.....	21:05	.....	.....
Víðigerði	12:45	.....	.....	.....	.....	.....	21:15	.....	.....
Blönduós	13:15	.....	.....	.....	.....	.....	21:45	.....	.....
<i>Leið 84 til Skagastrandar</i>	13:16	.....	.....	.....	.....	.....	21:47	.....	.....
Sauðárkrókur - N1	13:56	.....	.....	.....	.....	.....	22:26	.....	.....
<i>Leið 85 til Hofsóss</i>	.....	.....	.....	.....	.....	.....	22:30	.....	.....
Varmahlíð	14:18	.....	.....	.....	.....	.....	22:48	.....	.....
Akureyri - Hof	15:29	.....	.....	.....	.....	.....	23:59	.....	.....

S= Ekið er með leið 59 // Driven with bus 59.

Jóladag og nýársdag er enginn akstur

24.12. og 31.12. er síðasta ferð kl. 12:30 frá Mjódd

MYND 10.2 Vetraráætlun 2017-2018 fyrir leið 57 frá Rvk. til Akureyrar á virkum dögum og sunnudögum.

Hvammstangi » Hvammstangavegur

Hvammstangi	12:28	13:06	19:11	20:58
Hvammstangavegur	12:33	13:11	19:16	21:03
<i>Leið 57 til Reykjavíkur</i>	.....	13:12	19:17	.....
<i>Leið 57 til Akureyrar</i>	12:34	.....	.....	21:04

Ath. Þetta er pöntunarþjónusta.

Hringja þarf í 540 2700 tveimur tímum fyrir brottför // Passengers need to call tel. 540 2700 at least 2 hrs. before dep.

Hvammstangavegur » Hvammstangi

Hvammstangavegur	12:35	13:13	19:18	21:05
Hvammstangi	12:40	13:18	19:23	21:10

Ath. Þetta er pöntunarþjónusta.

Hringja þarf í 540 2700 tveimur tímum fyrir brottför // Passengers need to call tel. 540 2700 at least 2 hrs. before dep.

MYND 10.3 Vetraráætlun 2017-2018 fyrir leið 83 á virkum dögum og sunnudögum.

Hvammstangi » Hvammstangavegur

Hvammstangi	12:28	19:11
Hvammstangavegur	12:33	19:16
Leið 57 til Reykjavíkur	....	19:17
Leið 57 til Akureyrar	12:34	....

Ath. Þetta er pöntunarþjónusta.
Hringja þarf í 540 2700 tveimur tímum fyrir brot
24.12 og 31.12 er enginn akstur

Hvammstangavegur » Hvammstangi

Hvammstangavegur	12:35	19:18
Hvammstangi	12:40	19:23

MYND 10.4 Vetraráætlun 2017-2018 fyrir leið 83 á laugardögum.

Skagaströnd » Blönduós

Skagaströnd	P11:59	P18:04	P21:13
Blönduós	P12:29	P18:34	P21:43
Leið 57 til Reykjavíkur	12:31	18:36	....
Leið 57 til Akureyrar	....	....	21:45

Blönduós » Skagaströnd

Blönduós	P13:16	P18:38	P21:47
Skagaströnd	P13:46	P19:08	P22:17

P= Ath. Þetta er pöntunarþjónusta.
Hringja þarf í 540 2700 tveimur tímum fyrir brottför // Passengers need to call tel. 540 2700 at least 2 hrs. before dep.

MYND 10.5 Vetraráætlun 2017-2018 fyrir leið 84 á virkum dögum og sunnudögum.

Skagaströnd » Blönduós

Skagaströnd	P12:43	P18:04
Blönduós	P13:13	P18:34
Leið 57 til Reykjavíkur	....	18:36
Leið 57 til Akureyrar	13:15	....

Blönduós » Skagaströnd

Blönduós	P13:16	P18:38
Skagaströnd	P13:46	P19:08

P= Ath. Þetta er pöntunarþjónusta.
Hringja þarf í 540 2700 tveimur tímum fyrir brottför // Passengers need to call tel. 540 2700 at least 2 hrs. before dep.

MYND 10.6 Vetraráætlun 2017-2018 fyrir leið 84 á laugardögum.

Egilsstaðir » Reykjahlíð » Akureyri

Akureyri » Reykjahlíð » Egilsstaðir

Egilsstaðir - Tjaldsvæðið	9:09	Akureyri - Hof	15:35
Fellabær - Olís	9:13	Fnjóskárbrú	16:05
Skjöldólfsstaðir	9:45	Fosshóll - Goðafoss	16:20
Vopnafjörður - Vegamót	10:05	Laugar	16:30
Jökulsá á Fjöllum	10:41	Skútustaðir	16:50
Mývatn - Reykjahlíð	11:10	Mývatn - Reykjahlíð	17:05
Skútustaðir	11:25	Jökulsá á Fjöllum	17:34
Laugar	11:45	Vopnafjörður - Vegamót	18:10
Fosshóll - Goðafoss	11:55	Skjöldólfsstaðir	18:30
Fnjóskárbrú	12:10	Fellabær - Olís	19:02
Akureyri - Hof	12:40	Egilsstaðir - Tjaldsvæðið	19:06

Ekur einungis mánudaga, þriðjudaga, föstudaga og sunnudaga //
24.12 og 31.12 er enginn akstur

MYND 10.7 Áætlun fyrir leið 56 veturinn 2017-2018 á virkum dögum.

Siglufrjörður » Ólafsfjörður » Dalvík » Akureyri

Siglufrjörður - Olís	6:40	9:30	15:00
Ólafsfjörður - Múlavegur	6:56	9:46	15:16
Dalvík	7:10	10:00	15:30
Litli Arskógssandur - Vegamót	7:21	10:11	15:41
Skriðuland	7:33	10:23	15:53
Borgarbraut / Háskóli	7:49		
Verkmenntaskóli	7:53		
Þórunnarstræti / MA	7:55		
Kaupvangsstræti	7:56		
Akureyri - Hof	7:57	10:41	16:11

Akureyri » Dalvík » Ólafsfjörður » Siglufrjörður

Akureyri - Hof	8:15	13:15	16:30
Skriðuland	8:33	13:33	16:48
Litli Arskógssandur - Vegamót	8:45	13:45	17:00
Dalvík	8:50	13:50	17:05
Ólafsfjörður - Múlavegur	9:10	14:10	17:25
Ólafsfjörður - Aðalgata	9:11	14:11	17:26
Siglufrjörður - Olís	9:25	14:26	17:41

MYND 10.8 Áætlun fyrir leið 78 veturinn 2017-2017 á virkum dögum.

Siglufrjörður » Ólafsfjörður » Dalvík » Akureyri

Siglufrjörður - Olís	14:02
Ólafsfjörður - Múlavegur	14:18
Dalvík	14:32
Litli Arskógssandur - Vegamót	14:43
Skriðuland	14:55
Borgarbraut / Háskóli	
Verkmenntaskóli	
Þórunnarstræti / MA	
Kaupvangsstræti	
Akureyri - Hof	15:13

Akureyri » Dalvík » Ólafsfjörður » Siglufrjörður

Akureyri - Hof	15:40
Skriðuland	15:58
Litli Arskógssandur - Vegamót	16:10
Dalvík	16:15
Ólafsfjörður - Múlavegur	16:35
Siglufrjörður - Olís	16:51

24.12 og 31.12 er enginn akstur
Jóladag og nýársdag er enginn akstur

MYND 10.9 Áætlun á sunnudögum fyrir leið 78 veturinn 2017-2018. Enginn akstur á laugardögum.

Húsavík » Akureyri

Húsavík	6:24	12:30	16:07
Aðaldalsvegur	6:39	12:45	16:22
Laugar - Einarstaðir	6:54	13:00	16:37
Fosshóll - Goðafoss	7:03	13:09	16:46
Norðausturvegur	7:08	13:14	16:51
Fnjóskárbrú	7:21	13:27	17:04
Verkmenntaskóli	7:49		
Þórunnarstræti / FSA	7:51		
Borgarbraut / Háskóli	7:54		
Akureyri - Hof	7:57	13:53	17:30

Akureyri » Húsavík

Akureyri - Hof	8:21	14:37	17:37
Svalbarðseyri	8:34	14:50	17:50
Fnjóskárbrú	8:47	15:03	18:03
Norðausturvegur	9:00	15:16	18:16
Fosshóll - Goðafoss	9:05	15:21	18:21
Laugar - Einarstaðir	9:14	15:30	18:30
Aðaldalsvegur	9:29	15:45	18:45
Húsavík	9:44	16:00	19:00

24.12 og 31.12 er enginn akstur

MYND 10.10 Áætlun fyrir leið 79 veturinn 2017-2018 á virkum dögum.

Húsavík » Akureyri

Húsavík	11:00	15:50
Aðaldalsvegur	11:15	16:05
Laugar - Einarstaðir	11:30	16:20
Fosshóll - Goðafoss	11:39	16:29
Norðausturvegur	11:44	16:34
Fnjóskárbrú	11:57	16:47
Verkmenntaskóli		
Þórunnarstræti / FSA		
Borgarbraut / Háskóli		
Akureyri - Hof	12:23	17:13

Akureyri » Húsavík

Akureyri - Hof	12:45	17:27
Svalbarðseyri	12:58	17:40
Fnjóskárbrú	13:11	17:53
Norðausturvegur	13:24	18:06
Fosshóll - Goðafoss	13:29	18:11
Laugar - Einarstaðir	13:38	18:20
Aðaldalsvegur	13:53	18:35
Húsavík	14:08	18:50

Jóladag og nýársdag er enginn akstur

MYND 10.11 Áætlun fyrir leið 79 veturinn 2017-2018 á sunnudögum. Enginn akstur á laugardögum.

KEF - Airport (Arrivals)	6:35	.....	7:42	9:55	11:55	13:42	14:42	15:42	16:42	17:42	18:42	20:55	22:55
Hringbraut / Melteigur		6:34	7:48	10:01	12:01	13:48	14:48	15:48	16:48	17:48	18:48	21:01	23:01
Hringbraut / Norðurtún		6:35	7:49	10:02	12:02	13:49	14:49	15:49	16:49	17:49	18:49	21:02	23:02
Miðstöð		6:37	7:51	10:04	12:04	13:51	14:51	15:51	16:51	17:51	18:51	21:04	23:04
Miðstöð		6:43	7:55	10:08	12:08	13:55	14:55	15:55	16:55	17:55	18:55	21:08	23:08
Keilir	6:44		8:00	10:13	12:13	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	21:13	23:13
Tjarnarhverfi	6:47	6:49	8:04	10:17	12:17	14:04	15:04	16:04	17:04	18:04	19:04	21:17	23:17
Grindavíkurafluggjari	6:51	6:53	8:08	10:21	12:21	14:08	15:08	16:08	17:08	18:08	19:08	21:21	23:21
<i>Leið 88 til Grindavíkur</i>	6:54	6:54	.....	.....	.....	14:27	.....	.....	17:16	18:16	.....	21:23	.....
Grindavíkurafluggjari	6:52	6:54	8:09	10:22	12:22	14:09	15:09	16:09	17:09	18:09	19:09	21:22	23:22
Vogaafleggjari	6:55	6:57	8:12	10:25	12:25	14:12	15:12	16:12	17:12	18:12	19:12	21:25	23:25
Fjörður	7:17	7:19	8:34	10:47	12:47	14:34	15:34	16:34	17:34	18:34	19:34	21:47	23:47
Fjörður	7:18	7:20	8:35	.....	.....	14:35	15:35	16:35	17:35	18:35	19:35	.....	.....
Ásgarður	7:22	7:24	8:39	.....	.....	14:39	15:39	16:39	17:39	18:39	19:39	.....	.....
Kringlan	7:28	7:30	8:45	.....	.....	14:45	15:45	16:45	17:45	18:45	19:45	.....	.....
LSH / Hringbraut	7:31	7:33	8:48	.....	.....	14:48	15:48	16:48	17:48	18:48	19:48	.....	.....
Umferðarmiðstöðin (BSÍ)	7:32	7:34	8:49	.....	.....	14:49	15:49	16:49	17:49	18:49	19:49	.....	.....
Ráðhúsið	7:36	7:38	8:53	.....	.....	14:53	15:53	16:53	17:53	18:53	19:53	.....	.....
Háskóli Íslands	7:38	7:40	8:55	.....	.....	14:55	15:55	16:55	17:55	18:55	19:55	.....	.....
Umferðarmiðstöðin (BSÍ)	7:40	7:42	8:57	.....	.....	14:57	15:57	16:57	17:57	18:57	19:57	.....	.....

MYND 10.12 Áætlun fyrir leið 55 veturinn 2017-2018 á virkum dögum. Keflavíkurflugvöllur til Reykjavíkur.

Umferðarmiðstöðin (BSÍ)	6:25	7:57	8:25	.....	.....	14:25	15:25	16:25	17:25	18:25	19:25	.....	.....
Fríkirkjuvegur	6:27	7:59	8:27	.....	.....	14:27	15:27	16:27	17:27	18:27	19:27	.....	.....
Ráðhúsið	6:28	8:00	8:28	.....	.....	14:28	15:28	16:28	17:28	18:28	19:28	.....	.....
Háskóli Íslands	6:31	8:03	8:31	.....	.....	14:31	15:31	16:31	17:31	18:31	19:31	.....	.....
Kringlan	6:37	8:09	8:37	.....	.....	14:37	15:37	16:37	17:37	18:37	19:37	.....	.....
Ásgarður	6:43	8:15	8:43	.....	.....	14:43	15:43	16:43	17:43	18:43	19:43	.....	.....
Fjörður	6:50	8:22	8:50	.....	.....	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50	19:50	.....	.....
Fjörður	6:53	8:25	8:53	10:53	12:53	14:53	15:53	16:53	17:53	18:53	19:53	21:53	23:53
Vogaafleggjari	7:12	8:44	9:12	11:12	13:12	15:12	16:12	17:12	18:12	19:12	20:12	22:12	00:12
Grindavíkurafluggjari	7:14	8:46	9:14	11:14	13:14	15:14	16:14	17:14	18:14	19:14	20:14	22:14	00:14
<i>Leið 88 til Grindavíkur</i>	.....	.....	.....	.....	.....	15:32	.....	17:16	18:16	.....	.....	22:16	.....
Grindavíkurafluggjari	7:15	8:47	9:15	11:15	13:15	15:15	16:15	17:15	18:15	19:15	20:15	22:15	00:15
Tjarnarhverfi	7:19	8:51	9:19	11:19	13:19	15:19	16:19	17:19	18:19	19:19	20:19	22:19	00:19
Keilir	7:23	8:55	9:23	11:23	13:23	15:23	16:23	17:23	18:23	19:23	20:23	22:23	00:23
Miðstöð	7:28	9:00	9:28	11:28	13:28	15:28	16:28	17:28	18:28	19:28	20:28	22:28	00:28
Miðstöð	7:30	9:02	9:30	11:30	13:30	15:30	16:30	17:30	18:30	19:30	20:30	22:30	00:30
Hringbraut / Norðurtún	7:31	9:03	9:31	11:31	13:31	15:31	16:31	17:31	18:31	19:31	20:31	22:31	00:31
Hringbraut / Melteigur	7:32	9:04	9:32	11:32	13:32	15:32	16:32	17:32	18:32	19:32	20:32	22:32	00:32
KEF - Airport (Departures)	7:38	9:10	9:38	11:38	13:38	15:38	16:38	17:38	18:38	19:38	20:38	22:38	00:38

MYND 10.13 Áætlun fyrir leið 55 veturinn 2017-2018. Reykjavík til Keflavíkurflugvallar.

KEF - Airport (Arrivals)	6:55	8:55	10:55	12:55	14:55	16:55	18:55	20:55	22:55
Hringbraut / Melteigur	7:01	9:01	11:01	13:01	15:01	17:01	19:01	21:01	23:01
Hringbraut / Norðurtún	7:02	9:02	11:02	13:02	15:02	17:02	19:02	21:02	23:02
Miðstöð	7:04	9:04	11:04	13:04	15:04	17:04	19:04	21:04	23:04
Miðstöð	7:08	9:08	11:08	13:08	15:08	17:08	19:08	21:08	23:08
Keilir	7:13	9:13	11:13	13:13	15:13	17:13	19:13	21:13	23:13
Tjarnarhverfi	7:17	9:17	11:17	13:17	15:17	17:17	19:17	21:17	23:17
Grindavíkurafluggjari	7:21	9:21	11:21	13:21	15:21	17:21	19:21	21:21	23:21
<i>Leið 88 til Grindavíkur</i>	....	....	11:23	....	....	....	19:23	....	....
Grindavíkurafluggjari	7:22	9:22	11:22	13:22	15:22	17:22	19:22	21:22	23:22
Vogaafleggjari	7:25	9:25	11:25	13:25	15:25	17:25	19:25	21:25	23:25
Fjörður	7:47	9:47	11:47	13:47	15:47	17:47	19:47	21:47	23:47
<i>Tenging við leiðir 1 og 21 í Firð</i>	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Fjörður	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ásgarður	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Kringlan	....	....	....	....	....	....	....	....	....
LSH / Hringbraut	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Umferðarmiðstöðin (BSÍ)	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Ráðhúsið	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Háskóli Íslands	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Umferðarmiðstöðin (BSÍ)	....	....	....	....	....	....	....	....	....

MYND 10.14 Áætlun fyrir leið 55 veturinn 2017-2018 á laugardögum. Keflavíkurflugvöllur til Hafnarfjarðar.

Umferðarmiðstöðin (BSÍ)	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Fríkirkjuvegur	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Ráðhúsið	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Háskóli Íslands	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Kringlan	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Ásgarður	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Fjörður	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Fjörður	7:53	9:53	11:53	13:53	15:53	17:53	19:53	21:53	23:53
Vogaafleggjari	8:12	10:12	12:12	14:12	16:12	18:12	20:12	22:12	00:12
Grindavíkurafluggjari	8:14	10:14	12:14	14:14	16:14	18:14	20:14	22:14	00:14
<i>Leið 88 til Grindavíkur</i>	....	....	12:16	....	....	....	20:16	....	....
Grindavíkurafluggjari	8:15	10:15	12:15	14:15	16:15	18:15	20:15	22:15	00:15
Tjarnarhverfi	8:19	10:19	12:19	14:19	16:19	18:19	20:19	22:19	00:19
Keilir	8:23	10:23	12:23	14:23	16:23	18:23	20:23	22:23	00:23
Miðstöð	8:28	10:28	12:28	14:28	16:28	18:28	20:28	22:28	00:28
Miðstöð	8:30	10:30	12:30	14:30	16:30	18:30	20:30	22:30	00:30
Hringbraut / Norðurtún	8:31	10:31	12:31	14:31	16:31	18:31	20:31	22:31	00:31
Hringbraut / Melteigur	8:32	10:32	12:32	14:32	16:32	18:32	20:32	22:32	00:32
KEF - Airport (Departures)	8:38	10:38	12:38	14:38	16:38	18:38	20:38	22:38	00:38

MYND 10.15 Áætlun fyrir leið 55 veturinn 2017-2018 á laugardögum. Hafnarfjörður til Keflavíkurflugvallar.

KEF - Airport (Arrivals)	10:55	12:55	14:55	16:55	18:55	20:55	22:55
Hringbraut / Melteigur	11:01	13:01	15:01	17:01	19:01	21:01	23:01
Hringbraut / Norðurtún	11:02	13:02	15:02	17:02	19:02	21:02	23:02
Miðstöð	11:04	13:04	15:04	17:04	19:04	21:04	23:04
Miðstöð	11:08	13:08	15:08	17:08	19:08	21:08	23:08
Keilir	11:13	13:13	15:13	17:13	19:13	21:13	23:13
Tjarnarhverfi	11:17	13:17	15:17	17:17	19:17	21:17	23:17
Grindavíkurafluggjari	11:21	13:21	15:21	17:21	19:21	21:21	23:21
<i>Grindavíkurafluggjari</i>	11:23	....	....	....	19:23	....	....
Grindavíkurafluggjari	11:22	13:22	15:22	17:22	19:22	21:22	23:22
Vogaafleggjari	11:25	13:25	15:25	17:25	19:25	21:25	23:25
Fjörður	11:47	13:47	15:47	17:47	19:47	21:47	23:47
Fjörður	—	—	—	—	—	—	—
Ásgarður	....	....	....	....	....	....	....
Kringlan	....	....	....	....	....	....	....
LSH / Hringbraut	....	....	....	....	....	....	....
Umferðarmiðstöðin (BSI)	....	....	....	....	....	....	....
Ráðhúsið	....	....	....	....	....	....	....
Háskóli Íslands	....	....	....	....	....	....	....
Umferðarmiðstöðin (BSI)	....	....	....	....	....	....	....

MYND 10.16 Áætlun fyrir leið 55 fyrir veturinn 2017-2018 á sunnudögum. Keflavíkurlugvöllur til Hafnarfjarðar.

Umferðarmiðstöðin (BSÍ)	....	....	....	....	....	....	....
Fríkirkjuvegur	....	....	....	....	....	....	....
Ráðhúsið	....	....	....	....	....	....	....
Háskóli Íslands	....	....	....	....	....	....	....
Kringlan	....	....	....	....	....	....	....
Ásgarður	....	....	....	....	....	....	....
Fjörður	....	....	....	....	....	....	....
Fjörður	11:53	13:53	15:53	17:53	19:53	21:53	23:53
Vogaafleggjari	12:12	14:12	16:12	18:12	20:12	22:12	00:12
Grindavíkurafluggjari	12:14	14:14	16:14	18:14	20:14	22:14	00:14
Grindavíkurafluggjari	12:15	14:15	16:15	18:15	20:15	22:15	00:15
Tjarnarhverfi	12:19	14:19	16:19	18:19	20:19	22:19	00:19
Keilir	12:23	14:23	16:23	18:23	20:23	22:23	00:23
Miðstöð	12:28	14:28	16:28	18:28	20:28	22:28	00:28
Miðstöð	12:30	14:30	16:30	18:30	20:30	22:30	00:30
Hringbraut / Norðurtún	12:31	14:31	16:31	18:31	20:31	22:31	00:31
Hringbraut / Melteigur	12:32	14:32	16:32	18:32	20:32	22:32	00:32
KEF - Airport (Departures)	12:38	14:38	16:38	18:38	20:38	22:38	00:38

MYND 10.17 Áætlun fyrir leið 55 fyrir veturinn 2017-2018 á sunnudögum. Keflavíkurlugvöllur til Hafnarfjarðar.

2.2 Gjaldskrá Strætó bs.

TAFLA 10.15 Gjaldskrá fyrir Leið 56 veturinn 2017-2018.

Leið 56	frá Akureyri að:	Miðar	frá Egilsstöðum að:	Miðar
Akureyri	440 kr	1	7.920 kr	18
Fnjóskárbrú	1.320 kr	3	7.040 kr	16
Laugar	1.760 kr	4	6.600 kr	15
Skútustaðir	2.200 kr	5	6.160 kr	14
Reykjahlíð	2.640 kr	6	5.720 kr	13
Jökulsá á fjöllum	3.960 kr	9	4.400 kr	10
Norðausturvegur	5.720 kr	13	3.080 kr	7
Skjöldólfstaðir	5.720 kr	13	2.640 kr	6
Fellabær	7.920 kr	18	440 kr	1
Egilsstaðir	7.920 kr	18	440 kr	1

TAFLA 10.16 Gjaldskrá fyrir leið 78 veturinn 2017-2018.

Leið 78	frá Akureyri að:	Miðar	frá Siglufirði að:	Miðar
Litli árskógssandur	1.320 kr	3	1.760 kr	4
Dalvík	1.760 kr	4	1.320 kr	3
Ólafsfjörður	2.200 kr	5	880 kr	2
Akureyri	440 kr	1	2.640 kr	6
Siglufjörður	2.640 kr	6	440 kr	1

TAFLA 10.17 Gjaldskrá fyrir leið 79 veturinn 2017-2018.

Leið 79	frá Akureyri að:	Miðar	frá Þórshöfn að:	Miðar
(P) Þórshöfn	7.480 kr	17	440 kr	1
(P) Raufarhöfn	6.160 kr	14	1.760 kr	4
(P) Kópasker	5.280 kr	12	2.640 kr	6
(P) Ásbyrgi	4.400 kr	10	3.520 kr	8
Húsavík	2.640 kr	6	5.280 kr	12
Norðausturvegur	1.320 kr	3	6.600 kr	15
Akureyri	440 kr	1	7.480 kr	17

TAFLA 10.18 Gjaldskrá fyrir leið 57 veturinn 2017-2018.

Leið 57	frá Mjódd að:	Miðar	frá Akureyri að:	Miðar
Mjódd (Reykjavík)	440 kr	1	9.680 kr	22
Akranes	880 kr	2	9.240 kr	21
Borgarnes	1.760 kr	4	8.360 kr	19
Baula	2.200 kr	5	7.920 kr	18
Bifröst	2.640 kr	6	7.480 kr	17
Staðarskáli	4.400 kr	10	5.720 kr	13
Hvammstanga	5.720 kr	13	4.400 kr	10
Blönduós	7.040 kr	16	3.080 kr	7
(P) Skagaströnd (84)	7.480 kr	17	3.520 kr	8
Sauðárkrók	7.480 kr	17	2.640 kr	6
Varmahlíð	7.480 kr	17	2.640 kr	6
Akureyri	9.680 kr	22	440 kr	1

TAFLA 10.19 Gjaldskrá fyrir leið 83 veturinn 2017-2018.

Leið 83	frá Hvammstanga	Miðar
Hvammstangaveg	440 kr	1

TAFLA 10.20 Gjaldskrá fyrir leið 84 veturinn 2017-2018.

Leið 84	frá Blönduós að:	Miðar	frá Skagaströnd að:	Miðar
Skagaströnd	880 kr	2	880 kr	2

TAFLA 10.21 Gjaldskrá fyrir leið 85 veturinn 2017-2018.

Leið 85	frá Hofsó	Miðar	frá Skagaströnd	Miðar
Sauðárkrók	880 kr	2	880 kr	2
Hólar	880 kr	2	880 kr	2

TAFLA 10.22 Gjaldskrá fyrir leið 55 veturinn 2017-2018.

Leið 55	frá Reykjavík að:	Miðar	frá Leifstöð að:	Miðar
			International Airport	
Reykjavík	440 kr	1	1.760 kr	4
Vogaafleggjara	1.320 kr	3	440 kr	1
Grindarvíkurafleggjara	1.760 kr	4	440 kr	1
Grindavík (leið 88)	2.200 kr	5	440 kr	1
Keilir	1.760 kr	4	440 kr	1
Reykjanesbær	1.760 kr	4	440 kr	1
Garður (leið 89 frá Krossmóa)	2.200 kr	5	440 kr	1
Sandgerði (leið 89 frá Krossmóa)	2.200 kr	5	440 kr	1
Flugstöð Leifs Eiríkssonar International Airport	1.760 kr	4	440 kr	1